

**CONCLUSIONS, MODÈLES DE CLAUSE,
RECOMMANDATIONS ET DÉCLARATION**

(Document présenté par le Secrétariat)

Les conclusions, modèles de clause et recommandations ainsi que la Déclaration ci-joints ont été approuvés par la Conférence.

Point 1.1 : Historique et expérience de la libéralisation**CONCLUSIONS**

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur l'historique et l'expérience de la libéralisation au titre du point 1.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) une approche des expériences de libéralisation axée sur des études de cas, tout en ayant forcément une portée limitée, fournit un bon moyen d'analyser et de diffuser des renseignements sur l'expérience qu'ont accumulée des États au niveau national, sous-régional, régional ou plurilatéral. Les études de cas sur la libéralisation peuvent aider les États à poursuivre l'élaboration de leurs approches et de leurs options de politique;
- b) l'OACI devrait continuer à élaborer et à diffuser par les moyens appropriés des études de cas et des renseignements sur les expériences de libéralisation. Les États devraient être invités instamment à communiquer ce type de renseignements à l'OACI pour qu'elle en fasse une diffusion générale;
- c) depuis plus de dix ans, les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne deviennent plus commercialisés, dans un environnement de plus en plus concurrentiel. Le développement dynamique de la commercialisation et l'expansion de la libéralisation continueront d'interagir et d'avoir des incidences réciproques;
- d) bien que les compagnies aériennes et les fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne soient interdépendants, leur commercialisation et leur privatisation dans un environnement libéralisé comportent plusieurs conséquences d'ordre concurrentiel ainsi que des incidences financières pour les deux parties. Une coopération à long terme entre compagnies aériennes et fournisseurs de services est un des moyens de stabiliser cet environnement. De plus, les consultations devraient faire partie intégrante de leurs relations;
- e) les États devraient évaluer à l'avance et anticiper, dans la mesure du possible, certains effets de l'augmentation du trafic sur l'infrastructure et l'environnement qui peuvent résulter des processus de libéralisation du transport aérien;
- f) la libéralisation peut avoir diverses incidences pour les travailleurs, qui devraient continuer à participer comme parties prenantes importantes pour le développement de l'industrie du transport aérien. Les États devraient observer et respecter la *Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail*^{*}, et prendre les mesures nécessaires pour promouvoir le dialogue social avec la participation active des travailleurs, comme moyen de trouver des solutions novatrices et socialement responsables.

* Note du Secrétariat.— Les textes de la *Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail* se trouvent sur le site Web de l'OIT à : <http://www.ilo.org/public/french/standards/decl/declaration/index.htm>.

Point 1.2 : Aspects de la libéralisation liés à la sécurité et à la sûreté**CONCLUSIONS**

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les aspects de la libéralisation liés à la sécurité et à la sûreté au titre du point 1.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) la libéralisation économique a des incidences pour la réglementation de la sécurité et de la sûreté, qui exigent que l'on s'en occupe comme il convient aux niveaux national, bilatéral, régional et mondial, selon le cas, pour que le développement de l'aviation civile se poursuive de manière sûre et ordonnée;
- b) la Convention de Chicago impose aux États contractants la responsabilité d'assurer la conformité aux normes et pratiques relatives à la sécurité et à la sûreté. Indépendamment de toute modification apportée à la réglementation économique, la sécurité et la sûreté doivent rester des éléments primordiaux de l'exploitation et du développement du transport aérien. Dans un environnement économique libéralisé, la réglementation de la sécurité et de la sûreté ne doit pas seulement être maintenue mais devrait être renforcée. Des mesures visant à assurer le respect des normes applicables de sécurité et de sûreté et à renforcer la supervision réglementaire devraient faire partie intégrante des mécanismes de sauvegarde pour la libéralisation;
- c) en introduisant la libéralisation économique, les États devraient veiller à ce que la sécurité et la sûreté ne soient pas compromises par des considérations commerciales, et à ce que les structures de responsabilité et de reddition de comptes en matière de sécurité et de sûreté soient clairement établies pour les parties intervenant dans tout arrangement libéralisé. Quelle que soit la forme des arrangements de réglementation économique, il devrait y avoir un point de contact clair pour les responsabilités de supervision de la sécurité et de la sûreté au sein d'un État contractant clairement identifié ou de toute autre autorité de réglementation désignée par cet État pour toute exploitation d'aéronefs donnée;
- d) l'OACI devrait continuer de jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration de stratégies mondiales pour la réglementation et la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, tant dans l'absolu que dans le contexte de la facilitation d'une réforme de la réglementation économique. L'environnement réglementaire et opérationnel en mutation du transport aérien international appelle la mise au point de nouveaux dispositifs réglementaires qui puissent s'adapter aux changements et répondre aux préoccupations connexes. Dans l'attente de ces nouveaux arrangements réglementaires, il faut que des mesures intérimaires soient prises pour que le régime existant de réglementation de la sécurité et de la sûreté continue de fonctionner efficacement. Relever ce défi exigera une coopération internationale sans faille de la part de tous les États contractants, des organismes aéronautiques régionaux, de l'industrie ainsi que de tous les acteurs de l'aviation civile;
- e) connaissant les ressources humaines et financières limitées de nombreux pays en développement qui sont requises pour assurer la sécurité et la sûreté durant le

processus de libéralisation, il convient de faire appel à toutes les solutions possibles, notamment les contributions au mécanisme OACI de sûreté de l'aviation, au Programme de coopération technique de l'OACI, à la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) et au soutien d'autres arrangements complémentaires régionaux et internationaux (dont les projets COSCAP et autres projets coopératifs de développement), afin d'aider ces États à améliorer la supervision de la sécurité et de la sûreté et à remédier aux carences détectées par les audits de sécurité et de sûreté de l'OACI;

- f) l'OACI devrait conduire une étude visant à clarifier la définition de l'État ou des États responsables de la supervision de la sécurité et de la sûreté, et à recommander éventuellement des amendements aux dispositions réglementaires existantes de l'OACI en la matière.

Point 2.1 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens au titre du point 2.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) l'accroissement et l'ampleur de la libéralisation, de la privatisation et de la mondialisation requièrent que l'on modernise la réglementation concernant les conditions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens pour permettre aux transporteurs de s'adapter à un environnement dynamique. Même s'il y a des préoccupations à prendre en compte, il pourrait aussi y avoir des avantages à libéraliser les dispositions sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens. L'expérience passée a montré que la libéralisation de la propriété et du contrôle peut se faire sans entrer en conflit avec les obligations des parties à la Convention de Chicago et sans altérer la nature du transport aérien international;
- b) il y a un vaste appui des États pour la libéralisation, sous une forme ou sous une autre, des dispositions qui régissent la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens. Les approches varient considérablement, allant d'un élargissement substantiel des dispositions au-delà de la propriété et du contrôle nationaux à brève échéance, à un changement limité pour le moment à certains types d'activités (p. ex. les services non réguliers ou le fret), à l'application à l'intérieur de certaines régions géographiques ou simplement à l'examen au cas par cas, en passant par une réduction graduelle de la propriété nationale dans des proportions spécifiées;
- c) il y a un besoin corrélatif de souplesse dans les arrangements complémentaires connexes pour permettre à tous les États de suivre l'approche de leur choix à leur propre rythme tout en prenant en compte les approches choisies par les autres;
- d) quels que soient la forme et le rythme de la libéralisation, les conditions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens devraient faire en sorte que la

sécurité et la sûreté demeurent primordiales, et que l'on établisse des lignes de responsabilité et une imputabilité claires concernant la sécurité et la sûreté pour les parties prenantes à des arrangements libéralisés;

- e) en libéralisant les conditions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens, les États devraient veiller à ce que les conséquences économiques et sociales, y compris les préoccupations des salariés, soient bien prises en compte, et à ce qu'il soit pleinement tenu compte des autres risques possibles liés aux investissements étrangers (p. ex. fuite des capitaux, incertitude quant au maintien du service);
- f) l'arrangement figurant au paragraphe 2.1.3.2 constitue une option pratique pour les États qui souhaitent libéraliser les dispositions relatives à la désignation et à l'autorisation des transporteurs dans leurs accords sur les services aériens. Venant en complément d'autres options déjà élaborées par l'OACI (y compris celle de la «communauté d'intérêts»), il faciliterait la réalisation par les États de l'objectif général de libéralisation progressive de la réglementation et il y contribuerait. Même si c'est à chaque État qu'il appartient de choisir son approche et la direction de la libéralisation en fonction de son intérêt national, l'utilisation de l'arrangement pourrait stimuler une libéralisation plus large. Elle n'exigerait toutefois pas que l'État modifie ses lois ou règlements existants concernant la propriété et le contrôle nationaux de ses propres transporteurs;
- g) étant donné la souplesse qu'offre déjà le cadre des accords sur les services aériens, les États peuvent, à court terme et à leur discrétion, prendre des dispositions plus positives pour faciliter la libéralisation (y compris par une action coordonnée) en acceptant des transporteurs aériens étrangers désignés qui ne répondent pas nécessairement aux critères traditionnels de propriété et de contrôle nationaux ou aux critères de principal établissement et de contrôle réglementaire effectif;
- h) les États peuvent choisir de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sur une base unilatérale, bilatérale, régionale, plurilatérale ou multilatérale;
- i) l'OACI a joué et devrait continuer de jouer un rôle de chef de file pour faciliter la libéralisation dans ce secteur, faire valoir ses éléments d'orientation, surveiller l'évolution de la situation et étudier plus avant, selon les besoins, les questions sous-jacentes dans le contexte plus large de la libéralisation progressive.

Tout en respectant les spécificités des accords régionaux, la Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause suivant à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

«Article X : Désignation et autorisation

1. *Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie [une compagnie aérienne] [une ou plusieurs compagnies aériennes] [autant de compagnies aériennes qu'elle le souhaite] pour exploiter les services convenus [en vertu du présent Accord] ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.*

2. *À la réception de cette désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation [et le permis technique,] chaque Partie accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :*
- a) *la compagnie aérienne désignée ait son principal établissement* [et sa résidence permanente] sur le territoire de la Partie désignatrice;*
 - b) *la Partie qui a désigné la compagnie ait et maintienne sur elle un contrôle réglementaire effectif**;*
 - c) *la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article __ (Sécurité) et de l'article __ (Sûreté de l'aviation);*
 - d) *la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.*
3. *À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.*

Notes intégrées :

- 1) **Les éléments justificatifs du principal établissement sont les suivants : la compagnie aérienne est établie et constituée sur le territoire de la Partie désignatrice conformément à la législation et à la réglementation nationales pertinentes, a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles sises sur le territoire de la Partie désignatrice, y paie l'impôt sur les sociétés et y immatricule et base ses aéronefs, et emploie un nombre significatif de ressortissants de cette Partie dans les fonctions de la gestion, de la technique et de l'exploitation.*
- **Les éléments justificatifs du contrôle réglementaire effectif sont les suivants (liste non limitative) : la compagnie aérienne détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente tels qu'un permis d'exploitation aérienne (AOC); elle répond aux critères de la Partie désignatrice relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux tels que la preuve de santé financière, la capacité de répondre à la condition d'intérêt public, les obligations concernant la garantie du service; la Partie désignatrice a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux normes de l'OACI.*
- 2) *Les conditions énoncées au paragraphe 2 du présent article devraient aussi servir dans l'article __ (Révocation de l'autorisation).»*

RECOMMANDATION**RECOMMANDATION 1 — LIBÉRALISATION DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS****LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :**

- a) que la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens pour l'accès aux marchés soient libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État, progressivement et de façon souple, avec un contrôle réglementaire effectif concernant en particulier la sécurité et la sûreté;
- b) que, s'agissant de la désignation et de l'autorisation des transporteurs aériens dans leurs relations de transport aérien international, les États emploient à titre d'option à leur discrétion et de manière souple les critères de rechange du modèle de clause;
- c) que les États puissent prendre, à leur discrétion, des dispositions positives pour faciliter la libéralisation (y compris par une action coordonnée) en acceptant des transporteurs aériens étrangers désignés qui ne répondent pas nécessairement aux critères traditionnels de propriété et de contrôle nationaux ou aux critères de principal établissement et de contrôle réglementaire effectif. Que les États qui souhaitent libéraliser les conditions auxquelles ils acceptent la désignation d'un transporteur aérien étranger lorsque ce transporteur ne satisfait pas aux dispositions sur la propriété et le contrôle prévues dans l'accord applicable sur les services aériens peuvent le faire de la façon suivante :
 - 1) en produisant des déclarations individuelles de leur politique relative à l'acceptation des transporteurs aériens étrangers;
 - 2) en produisant des déclarations conjointes de politique commune;
 - 3) en créant un instrument juridique ayant force obligatoire;tout en veillant autant que possible à ce que ces politiques soient élaborées et appliquées conformément aux principes de non-discrimination et de participation non exclusive;
- d) que l'État qui désigne le transporteur aérien assure ou garantisse une supervision adéquate de la sécurité et de la sûreté chez le transporteur désigné, conformément aux normes établies par l'OACI;
- e) que les États notifient à l'OACI leurs politiques, positions et usages, y compris le maintien des critères traditionnels et les déclarations individuelles ou les déclarations conjointes de politique commune, sur les conditions auxquelles ils acceptent la désignation d'un transporteur au titre d'un accord sur les services aériens;

- f) que l'OACI conserve et rende publiques les informations sur les politiques, positions et usages des États relatifs à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens;
- g) que l'OACI apporte son concours aux États ou aux groupes d'États qui demandent à développer ou à mettre au point les options de l'alinéa c);
- h) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation relative à la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et s'occupe selon les besoins des questions qui peuvent se poser.

Point 2.2 : Accès aux marchés

1^{re} PARTIE — LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la libéralisation de l'accès aux marchés au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) depuis la Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/4) de 1994, la libéralisation a considérablement progressé dans le domaine de l'accès aux marchés, notamment aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional. Plus important encore, les États sont devenus généralement plus ouverts et plus favorables à la libéralisation, un grand nombre d'entre eux modifiant leurs politiques et leurs pratiques pour répondre aux exigences de la libéralisation;
- b) l'expérience des dix dernières années a confirmé que des régimes réglementaires bilatéraux, régionaux ou multilatéraux fondés sur la Convention de Chicago peuvent coexister, et coexistent d'ailleurs, et qu'ils peuvent se prêter à différentes approches de la réglementation du transport aérien. Ces régimes restent des instruments viables et flexibles auxquels les États peuvent recourir pour mettre en place la libéralisation en fonction de leurs besoins, objectifs et circonstances particuliers. Le nombre d'accords de type «ciel ouvert» et autres arrangements libéraux sont autant de preuves que de tels régimes ont contribué de façon fort efficace à renforcer la libéralisation et que l'élan doit être maintenu;
- c) l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) est important pour la libéralisation et l'exploitation des services aériens internationaux. Il faut donc engager les États à viser, et l'OACI à continuer de promouvoir, l'adhésion à l'ATSAI et sa mise en œuvre à l'échelle universelle;
- d) il demeure que l'application du principe essentiel de l'AGCS qu'est le régime de la nation la plus favorisée (NPF) est encore un processus complexe et difficile. Même si l'élargissement de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS pour y

inclure certains droits dits «auxiliaires» ainsi que certains aspects des droits «essentiels» bénéficie d'un certain appui, il n'y a pas de consensus mondial sur les moyens ni même sur l'opportunité de le faire. La même indécision règne à ce stade quant à la question de savoir si l'AGCS constitue une option effective pour la libéralisation du transport aérien;

- e) alors que le multilatéralisme des droits commerciaux dans toute la mesure possible demeure un objectif de l'OACI, les conditions ne se prêtent pas encore à l'établissement d'un accord multilatéral mondial sur l'échange des droits de trafic. Les États devraient continuer d'avancer vers la libéralisation dans ce domaine en suivant leur propre cheminement et à leur propre rythme, en empruntant les voies bilatérale, régionale et/ou multilatérale selon les circonstances. Les modèles d'accord sur les services aériens (TASA) de l'OACI fournissent des orientations détaillées sur les options et les démarches en matière de libéralisation;
- f) jusqu'ici, l'encombrement des aéroports n'a pas été un obstacle majeur à la conclusion d'accords de services aériens libéralisés par les États. Toutefois, en libéralisant l'accès aux marchés, il convient de porter dûment attention aux contraintes liées à la capacité des aéroports et aux besoins à long terme en matière d'infrastructures. Les problèmes des transporteurs qui ne peuvent exercer leurs droits de trafic à un aéroport saturé peuvent être abordés au besoin dans le contexte de délibérations au sujet des accords pertinents sur les services aériens. À cet égard, une attention bienveillante devrait être accordée à la demande de traitement préférentiel de la part des États dont les aéroports ne sont pas saturés mais dont les transporteurs aériens ne parviennent pas à obtenir de créneaux aux aéroports saturés, dans le respect de la législation nationale et des obligations internationales pertinentes;
- g) tout système d'attribution de créneaux horaires devrait être juste, non discriminatoire et transparent et tenir compte des intérêts de toutes les parties prenantes. Un tel système devrait également être universellement compatible, destiné à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire, simple, pratique et économiquement viable;
- h) l'OACI devrait continuer à suivre de près les faits nouveaux en ce qui concerne la réglementation et l'industrie du transport aérien, élaborer un inventaire de l'expérience pratique des États en matière de libéralisation et diffuser les informations pertinentes auprès des États contractants. Elle devrait également actualiser les éléments d'orientation existants sur la réglementation économique du transport aérien international et en élaborer de nouveaux, selon les besoins, pour faciliter la libéralisation et accroître l'harmonisation, par exemple au moyen du Modèle d'accord sur les services aériens (TASA).

2^e PARTIE — LOCATION D'AÉRONEFS

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la location d'aéronefs au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) la location d'aéronefs (avec ou sans équipage) présente des avantages considérables pour les transporteurs aériens, en permettant d'offrir des services élargis et plus flexibles et en donnant la possibilité d'établir de nouveaux transporteurs. Par contre, elle soulève des problèmes sur le plan économique et sur celui de la réglementation de la sécurité, auxquels des solutions doivent être trouvées;
- b) les États devraient, s'il y a lieu, revoir les mesures réglementaires qu'ils ont prises suite à l'exploitation d'aéronefs loués dans les services internationaux à destination et en provenance de leurs territoires et veiller à ce que la responsabilité de la supervision de la sécurité et de la conformité aux normes minimales de sécurité soit clairement établie, que ce soit par l'inclusion de dispositions appropriées dans les accords de services aériens ou par l'établissement d'accords au titre de l'article 83 *bis* de la Convention. Les *Éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale* (Circulaire 295, 2003) de l'OACI seraient utiles à cet égard;
- c) l'OACI devrait mettre à la disposition des États contractants, à titre d'option à utiliser comme ils le souhaitent, le modèle de clause sur la location proposé par le Secrétariat, après amendement et ajout de notes explicatives pour :
 - 1) préciser le sens de l'expression «autorisations requises»;
 - 2) établir une distinction nette entre les aéronefs loués avec équipage ou sans équipage;
 - 3) tenir compte des locations ad hoc à court terme avec équipage.

3^e PARTIE — FRET AÉRIEN

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur le fret aérien au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) qu'il convient d'envisager une libéralisation accélérée et une réforme de la réglementation du fret aérien, en particulier des activités tout-cargo, en raison de ses caractéristiques distinctes, de la nature du secteur du fret aérien et des bienfaits possibles de cette réforme pour le commerce et le développement économique;

- b) que les États devraient étudier la possibilité de libéraliser les services tout-cargo en utilisant une ou plusieurs des approches suivantes :
 - 1) libéralisation unilatérale de l'accès aux marchés pour les services tout-cargo, sans réciprocité ou négociation bilatérales;
 - 2) libéralisation des services tout-cargo par le biais d'accords et de négociations bilatéraux pour assurer la réciprocité;
 - 3) utilisation d'une approche multilatérale/plurilatérale pour la libéralisation des services tout-cargo.

La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause suivant à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

ANNEXE SUR LES SERVICES DE FRET AÉRIEN

Les Parties conviennent de ce qui suit :

1. *Pour ses activités de transport international de fret aérien, chaque compagnie aérienne désignée :*
 - a) *se voit accorder un traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux installations et services de congé douanier, de services d'assistance en escale, d'entreposage et de facilitation;*
 - b) *sous réserve des lois et réglementations locales, peut utiliser et exploiter directement d'autres modes de transport;*
 - c) *peut utiliser des aéronefs loués, sous réserve que cette utilisation respecte les normes de sécurité et de sûreté équivalentes qui s'appliquent aux autres aéronefs des compagnies désignées;*
 - d) *peut conclure des accords de coopération avec d'autres transporteurs aériens, par exemple pour le partage de codes, la réservation de capacité et les échanges intercompagnies;*
 - e) *peut fixer ses propres tarifs de fret, qui peuvent avoir à être déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties.*
2. *Outre les droits énoncés au paragraphe 1, pour ses activités de transport tout-cargo par services réguliers ou non réguliers, chaque compagnie aérienne désignée peut assurer de tels services à destination et en provenance du territoire de chaque Partie, sans restriction quant aux fréquences, à la capacité, au routage, au type d'aéronef et à l'origine ou à la destination du fret.*

Point 2.3 : Concurrence loyale et mécanismes de protection**1^{re} PARTIE — MESURES DE SAUVEGARDE POUR ASSURER UNE CONCURRENCE LOYALE****CONCLUSIONS**

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les mesures de sauvegarde visant à assurer une concurrence loyale au titre du point 2.3 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) la libéralisation doit être accompagnée de mesures de sauvegarde appropriées pour assurer une concurrence loyale ainsi que la participation effective et durable de tous les États. Ces mesures devraient être une partie intégrante du processus de libéralisation et un outil évolutif correspondant aux besoins et aux phases de la libéralisation. Elles peuvent recouvrir l'introduction progressive de la libéralisation, les lois générales sur la concurrence et/ou des sauvegardes propres à l'aviation;
- b) les lois générales sur la concurrence peuvent être un instrument utile dans de nombreux cas, mais, étant donné les différences entre les régimes sur la concurrence, les divers degrés de libéralisation chez les États et le cadre réglementaire distinct du transport aérien international, il se peut qu'il faille des mesures de sauvegarde propres à l'aviation pour prévenir et éliminer la concurrence déloyale dans le transport aérien international. Cela peut se faire au moyen d'une liste de pratiques anticoncurrentielles convenue que les États pourraient employer et, au besoin, modifier ou compléter, comme des signes pour déclencher les actions réglementaires nécessaires;
- c) dans les cas où les lois nationales sur la concurrence sont appliquées au transport aérien international, il faudrait veiller à éviter les mesures unilatérales. Lorsqu'ils traitent de questions relatives à la concurrence mettant en cause des transporteurs aériens étrangers, les États devraient prendre dûment en compte les préoccupations des autres États concernés. Dans ce contexte, la coopération entre les États, et particulièrement entre les autorités chargées de la concurrence, ainsi qu'entre ces autorités et les autorités aéronautiques, s'est révélée utile pour faciliter la libéralisation et éviter les conflits;
- d) l'harmonisation des différents régimes sur la concurrence demeure un grand défi. Dans les cas où des différends résultent de l'emploi de mesures propres à l'aviation ou de l'application des lois sur la concurrence, les États devraient s'efforcer de les résoudre au moyen des mécanismes de consultation et de règlement des différends prévus dans les accords pertinents sur les services aériens, et, pour ce qui est des lois sur la concurrence, en se servant des éléments indicatifs de l'OACI à ce sujet qui figurent dans le document *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587, 1999);

- e) l'application extraterritoriale des lois nationales sur la concurrence peut compromettre les arrangements de coopération, que beaucoup considèrent comme essentiels à l'efficacité, à la régularité et à la viabilité du transport aérien international et dont certaines formes sont avantageuses pour les usagers comme pour les transporteurs aériens. En conséquence, lorsque des lois antitrust ou sur la concurrence s'appliquent à de tels arrangements, les décisions devraient tenir compte de la nécessité que la coopération entre les transporteurs se poursuive lorsqu'elle est à l'avantage des usagers et des transporteurs aériens, y compris en matière de services intercompagnies;
- f) l'OACI devrait continuer à suivre l'évolution de la situation, et actualiser ses éléments indicatifs sur la concurrence et les mesures de sauvegarde, là où cela est nécessaire et à la lumière de l'évolution de la libéralisation.

La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause ci-après à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

«Sauvegardes contre les pratiques anticoncurrentielles

1. *Les Parties conviennent que les pratiques suivantes de la part de compagnies aériennes peuvent être considérées comme des pratiques concurrentielles éventuellement déloyales qui peuvent mériter d'être examinées de plus près :*
 - a) *l'imposition de tarifs sur des routes à des niveaux qui sont globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent;*
 - b) *l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessives;*
 - c) *les pratiques en question sont appliquées durablement et non pas temporairement;*
 - d) *les pratiques en question ont une incidence économique négative importante sur une autre compagnie aérienne ou lui causent de graves préjudices;*
 - e) *les pratiques en question traduisent une intention apparente, ou ont comme effet probable de paralyser une autre compagnie aérienne, de l'exclure ou de l'évincer du marché;*
 - f) *un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route considérée.*
2. *Si les autorités aéronautiques d'une des Parties considèrent qu'une opération ou des opérations envisagées ou menées par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie peuvent constituer un comportement concurrentiel déloyal selon les indicateurs cités au paragraphe 1, elles peuvent demander une consultation en application de l'article __ (Consultations) en vue de résoudre le problème. Une telle demande sera accompagnée d'un avis sur ses raisons, et la consultation commencera dans les 15 jours suivant la demande.*

3. *Si les Parties ne parviennent pas à résoudre le problème par voie de consultations, chacune peut invoquer le mécanisme prévu à l'article __ (Règlement des différends) pour régler le différend.»*

2^e PARTIE — VIABILITÉ ET PARTICIPATION

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la viabilité et la participation au titre du point 2.3 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) dans une situation de transition vers une libéralisation ou même dans un marché déjà libéralisé, certains États peuvent souhaiter continuer à fournir certaines formes d'assistance à leurs compagnies aériennes pour assurer la viabilité du secteur du transport aérien et répondre à leur souci légitime d'assurer des services. Cependant, les États devraient tenir compte du fait que la fourniture d'aides/subventions publiques qui donnent aux transporteurs aériens nationaux des avantages dont ne disposent pas les concurrents sur le même marché risque de fausser le commerce des services aériens internationaux et de constituer des pratiques concurrentielles déloyales;
- b) en l'absence de méthode de quantification acceptable et du fait de l'existence de diverses mesures non financières, il est très difficile d'estimer de façon précise l'aide publique dans toute son ampleur et l'incidence des aides publiques spécifiques sur la concurrence. Ceci étant, les États devraient reconnaître que toutes mesures prises contre les compagnies aériennes étrangères qui reçoivent des aides/subventions publiques pourraient conduire à des mesures de rétorsion par l'État intéressé et compromettre la libéralisation en cours du transport aérien international;
- c) il peut y avoir des cas où l'aide publique peut produire des avantages économiques et/ou sociaux sous forme de restructuration des transporteurs aériens et d'assurance de services. Cependant, même dans ces cas particuliers, les États devraient prendre des mesures transparentes et efficaces, accompagnées de critères et de moyens clairs pour garantir que les aides/subventions n'ont pas d'incidence néfaste sur la concurrence dans le marché;
- d) les États devraient envisager la possibilité d'identifier et de permettre dans leurs relations de transport aérien une assistance aux services essentiels sur des routes spécifiées qui présentent un caractère de service public;
- e) pour assurer la participation effective et continue des pays en développement et pour faciliter le processus de libéralisation, les États devraient tenir compte dans leurs relations de transport aérien des intérêts et des besoins des États dont les transporteurs aériens sont moins compétitifs et, s'il y a lieu, leur accorder des mesures préférentielles et des mesures de participation. Ces mesures pourraient faire l'objet de l'«Annexe sur la transition» de leurs accords de transport aérien.

La Conférence convient que les États devraient prendre en considération les dispositions réglementaires ci-après, sous forme de cadre d'une «annexe sur la transition» assortie de notes explicatives, à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

ANNEXE SUR LA TRANSITION*

Les mesures transitoires ci-après expireront le (date) ou à toute date antérieure convenue par les Parties :

1. *Nonobstant les dispositions de l'article __ (ou de l'Annexe __), la (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de la Partie A (ou de chaque Partie) peut (peuvent/devra/devront) . . .*
2. *Nonobstant les dispositions de l'article __ (ou de l'Annexe __), la (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de la Partie A (ou de chaque Partie) peut (peuvent/devra/devront) . . . comme suit :*
 - a) *du (date) au (date), . . .;*
 - b) *du (date) au (date), . . .*
3. *Nonobstant les dispositions de l'article __ (ou de l'Annexe __), les dispositions ci-après régiront . . .*

***Notes explicatives**

- a) la première clause servira lorsqu'un article particulier (ou une annexe) n'entre pas en vigueur immédiatement, mais est mis en œuvre de façon limitée durant la période de transition. La deuxième est semblable à la première, mais prévoit des étapes. La troisième clause servira lorsqu'un article (ou une annexe) n'entre pas en vigueur immédiatement et qu'un régime différent est appliqué durant la période de transition;
- b) ce qui suit est une liste indicative sous la forme de cadre d'une annexe sur une transition, pour que les États s'en servent à leur discrétion dans des accords de transport aérien bilatéraux, régionaux ou plurilatéraux : nombre de compagnies aériennes désignées, critères de propriété et de contrôle, capacité et fréquence, routes et droits de trafic, partage de codes, vols affrétés, services intermodaux, tarifs, attribution de créneaux horaires et questions de droits auxiliaires telles que les services d'assistance en escale. La formulation de l'Annexe constitue un cadre, dans lequel les parties devront insérer un libellé. Le Doc 9587 de l'OACI contient des éléments sur des mesures de participation et des mesures préférentielles possibles.

Point 2.4 : Intérêts des consommateurs**CONCLUSIONS**

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les intérêts des consommateurs au titre du point 2.4 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) comme point de départ, il est nécessaire que les États examinent attentivement quels sont les éléments des intérêts des consommateurs en matière de qualité du service qui sont traités de façon adéquate par les pratiques commerciales actuelles des compagnies aériennes (et des prestataires de services le cas échéant), et quels sont ceux qu'il faudra traiter par la méthode réglementaire ou par celle de l'engagement volontaire* ;
- b) lorsque l'intervention gouvernementale est jugée nécessaire pour améliorer la qualité du service, il faut que les États trouvent un juste équilibre entre engagements volontaires et mesures réglementaires. Les États devraient s'en remettre de manière générale et initialement à des engagements volontaires pris par les compagnies aériennes (et les fournisseurs de services), et envisager des mesures réglementaires lorsque les engagements volontaires ne sont pas suffisants ;
- c) lorsqu'ils mettent en œuvre de nouvelles mesures réglementaires, les États devraient réduire au minimum les différences de contenu et d'application des règlements qui ne sont pas indispensables. Les efforts pour réduire les différences éviteraient toute incertitude juridique potentielle qui pourrait découler de l'application extraterritoriale de lois nationales, sans diminuer le champ de la concurrence ni entraver les normes et procédures opératoires pour les activités intercompagnies ;
- d) l'OACI devrait continuer à suivre l'évolution de la situation en matière d'engagements volontaires et de réglementation gouvernementale concernant les intérêts des consommateurs, en vue de fournir des renseignements utiles aux États pour contribuer au processus d'harmonisation. Cette veille devrait permettre à l'OACI de décider en temps utile si une certaine forme d'action à l'échelon multilatéral, telle que l'élaboration éventuelle d'un code de conduite mondial, est faisable ou nécessaire pour assurer l'harmonisation des mesures réglementaires.

* Note du Secrétariat.— La liste indicative ci-après de même que les conditions de transport et les conditions du contrat des compagnies aériennes pourraient servir de listes de pointage d'un grand nombre des questions d'intérêts des consommateurs que les États peuvent surveiller : 1) disponibilité des bas tarifs, y compris les tarifs sur site Web; 2) règles de réservation, de billetterie et de remboursement; 3) publicité; 4) conditions commerciales et opérationnelles des compagnies; 5) procédures d'enregistrement; 6) traitement des retards et des annulations de vol ainsi que des refus d'embarquement, et indemnisations; 7) traitement des bagages et responsabilité; 8) communication des performances en exploitation telles que la ponctualité et les plaintes; 9) assistance aux passagers handicapés ou à besoins spéciaux (c.-à-d. personnes à mobilité réduite). Le Doc 9626 révisé de l'OACI traitera de ces questions.

Point 2.5 : Distribution des produits**CONCLUSIONS**

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la distribution des produits au titre du point 2.5 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) les principes du Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR) devraient être considérés comme un cadre de référence pour la réglementation des SIR dans les États contractants, ainsi que dans tout code de conduite de caractère régional. Les États devraient veiller à ce que les amendements de ces règlements ou codes de conduite ne soient pas contraires aux principes de transparence, d'accessibilité et de non-discrimination;
- b) s'il y a plusieurs cas où le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des SIR n'a pas de dispositions applicables par suite des changements survenus dans ce secteur d'activité ou dans la réglementation, le champ d'application de ce code permet déjà de l'appliquer à l'Internet, et les États peuvent partir de là comme ils le désirent en fonction de leur situation propre;
- c) les États devraient étudier la nécessité de faire en sorte que les systèmes fondés sur l'Internet fournissent aux consommateurs une information complète et non trompeuse et assurent aux compagnies aériennes des possibilités d'utilisation comparables à celles qu'elles ont avec les SIR mondiaux classiques, selon les besoins;
- d) même si l'on ne voit pas encore bien s'il faut adopter de nouvelles réglementations régissant la distribution des produits des compagnies aériennes par l'Internet, certains États ont étudié activement la question dans le cadre des règles ou règlements existant sur les SIR ainsi que de la législation sur la concurrence et sur la protection des consommateurs. L'OACI devrait continuer à suivre de près l'évolution de la situation et à diffuser des renseignements à ce sujet, et maintenir à l'étude l'utilité de son Code sur les SIR.

Point 2.6 Règlement des différends**CONCLUSIONS**

Sur la base de la documentation et des délibérations sur le règlement des différends au titre du point 2.6 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

-
- a) dans un environnement libéralisé, de nouveaux types de différends peuvent survenir par suite de la concurrence accrue et des nouvelles forces du marché et, en conséquence, il est nécessaire que les États règlent ces différends de façon plus efficace et plus rapide;
 - b) les États et le secteur du transport aérien ont besoin d'un mécanisme sur les différends qui :
 - 1) crée un climat de confiance et favorise une libéralisation comportant des sauvegardes et la participation des États en développement;
 - 2) soit adapté aux particularités du fonctionnement et de l'activité concurrentielle du transport aérien international;
 - 3) fasse en sorte que les intérêts des tierces parties directement concernées par un différend puissent être pris en compte;
 - 4) soit transparent pour les parties intéressées directement concernées par le différend et leur permette d'accéder à temps et utilement à l'information pertinente.

La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause ci-après à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

«Article X : Règlement des différends

...

x. Tout différend qui ne peut être réglé par des consultations pourra, à la demande de l'une ou l'autre [toute] Partie à l'accord, être soumis à un médiateur ou à un groupe d'experts pour le règlement des différends. Il pourra être fait appel à un tel médiateur ou groupe d'experts pour une médiation, pour déterminer la nature du différend ou pour recommander une réparation ou une solution du différend.

x. Les Parties s'entendront à l'avance sur le mandat du médiateur ou du groupe d'experts, les critères ou principes directeurs et les modalités d'accès au médiateur ou au groupe d'experts. Elles envisageront aussi, si nécessaire, la prise de mesures provisoires ainsi que la possibilité de participation de toute tierce partie qui pourrait être directement touchée par le différend, en ayant à l'esprit l'objectif et la nécessité d'un processus simple, adapté et rapide.

x. Un médiateur ou les membres d'un groupe d'experts peuvent être nommés à partir d'une liste d'experts en aviation dûment qualifiés tenue par l'OACI. La sélection de l'expert ou des experts sera achevée dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande de soumission du différend à un médiateur ou à un groupe d'experts. Si les Parties n'arrivent pas à s'entendre sur la sélection d'experts, la sélection pourra être

confiée au Président du Conseil de l'OACI. Tout expert auquel il est fait appel pour ce mécanisme devrait être compétent dans le domaine général du différend.

x. La médiation devrait être achevée dans les soixante (60) jours suivant l'engagement du médiateur ou du groupe d'experts; la détermination, y compris les recommandations le cas échéant, devrait être rendue dans les soixante (60) jours de l'engagement de l'expert ou des experts. Les Parties peuvent convenir à l'avance que le médiateur ou le groupe d'experts pourra accorder des mesures provisoires au plaignant, si elles sont demandées, auquel cas une détermination sera initialement établie.

x. Les Parties coopéreront de bonne foi pour faire avancer la médiation et seront liées par la décision ou la détermination établie par le médiateur ou le groupe d'experts, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Si les Parties conviennent d'avance de demander seulement une détermination des faits, elles se fonderont sur ces faits pour régler le différend.

x. Les frais de ce mécanisme seront estimés initialement et répartis également, mais avec la possibilité de révision de la répartition dans le cadre de la décision finale.

x. Ce mécanisme s'entend sans préjudice de la poursuite de l'utilisation du processus de consultation, du recours ultérieur à l'arbitrage ou de la résiliation en vertu de l'article __.»

Point 2.7 : Transparence

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la transparence au titre du point 2.7 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) la transparence devrait être considérée comme un objectif à poursuivre dans le cadre réglementaire et comme un élément essentiel du processus de libéralisation. Une amélioration de la transparence est profitable pour les États et les parties intéressées au sein du système de réglementation;
- b) eu égard à la libéralisation en cours dans le transport aérien international et à la nécessité de permettre à l'OACI de remplir son rôle de chef de file dans l'élaboration des orientations de politique, plusieurs démarches faisant intervenir les États peuvent contribuer à rendre le régime de réglementation plus transparent, notamment les suivantes :
 - 1) les États devraient enregistrer auprès de l'OACI tout accord relatif aux services aériens, conformément à l'obligation que leur en fait l'article 83 de la Convention de Chicago;

- 2) les États devraient, de façon prioritaire, revoir leurs procédures internes et, dans le cadre de l'obligation qui leur incombe aux termes de l'article 83, mettre au point des moyens pratiques d'améliorer leur processus d'enregistrement. S'ils ne l'ont déjà fait, ils pourraient envisager de confier à un fonctionnaire ou à un service la responsabilité de l'enregistrement des accords auprès de l'OACI;
 - 3) les États devraient envisager de faire un meilleur usage des moyens électroniques de diffusion de l'information, tels que les sites Web gouvernementaux, pour les renseignements sur l'état de la libéralisation de leur transport aérien qui sont publics, ainsi que pour afficher les renseignements ou les textes de leurs arrangements pertinents sur les services aériens;
- c) l'OACI devrait continuer d'encourager les États à se conformer à leur obligation d'enregistrer tous les accords et arrangements, à assurer l'efficacité du système d'enregistrement ainsi qu'à rendre la base de données sur les accords enregistrés plus accessible et utile pour les États et le public;
 - d) la transparence devrait aussi être recherchée dans le cadre de la réglementation nationale et régionale et les États devraient être invités à adopter et à appliquer les principes de transparence tels que ceux qui sont énoncés dans les normes de transparence de l'APEC*, à l'égard des mesures réglementaires nationales et régionales concernant l'aviation civile internationale.

La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause ci-après à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens.

«Article X : Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord, et tout amendement qui pourra y être apporté, sera enregistré dès son entrée en vigueur auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par [nom de la Partie chargée de l'enregistrement].»

Point 3.1 : Étude du modèle d'accord sur les services aériens (TASA)

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur l'étude du modèle d'accord sur les services aériens au titre du point 3.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

* Note du Secrétariat.— Le texte des normes de transparence de l'APEC se trouve sur le site Web de l'APEC à : http://www.apecsec.org.sg/virtualib/econlead/10th_Leaders_Dec_ImplTranspStand.html.

- a) tout en renforçant le rôle qu'a l'OACI d'élaborer à l'intention des États des éléments de politique sur la réglementation économique du transport aérien international, la réalisation des modèles d'accord sur les services aériens (TASA) vise à faciliter le processus de libéralisation;
- b) les TASA sont des documents de base pratiques pour la libéralisation, dont les États pourront se servir comme ils l'entendent dans leurs relations en matière de services aériens ainsi que dans l'élaboration de leurs approches et de leurs options, et constituent ainsi un bon outil dans le processus de libéralisation. Les TASA sont des documents «évolutifs» qu'il faut continuer à développer, particulièrement par des éléments supplémentaires sur leur application, afin de procurer aux États des éléments complets pour faciliter la libéralisation et améliorer l'harmonisation des accords sur les services aériens sur les plans de la formulation et de l'approche;
- c) il faudrait encourager les États à se servir des TASA dans leurs relations bilatérales, régionales ou plurilatérales et à fournir à l'OACI des retours d'expérience sur cette utilisation;
- d) l'OACI devrait continuer à suivre de près l'expérience d'ordre réglementaire des États et des régions concernant la libéralisation et l'utilisation des TASA. Elle devrait diffuser auprès des États les renseignements utiles sur cette expérience et apporter une aide pour l'utilisation et l'application des TASA.

Point 4.1 : Mécanismes pour faciliter une plus grande libéralisation

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les mécanismes pour faciliter une plus grande libéralisation au titre du point 4.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) au fil des ans, les travaux de l'OACI sur la réglementation économique se sont intensifiés, les États se tournant vers l'Organisation pour des orientations de politique et de l'assistance, en particulier en réponse à la mondialisation et à la libéralisation d'un marché du transport aérien en rapide évolution;
- b) il est nécessaire que le rôle de l'OACI en matière de réglementation économique soit recentré afin de donner une impulsion mondiale à la réforme d'ordre réglementaire et à la libéralisation. Les orientations de politique de l'OACI, sur lesquelles s'appuient les États, devraient être axées en particulier sur la libéralisation, et l'Organisation devrait faciliter et promouvoir le processus de libéralisation à travers ses travaux et dans son assistance aux États;
- c) dans une perspective de long terme, l'OACI devrait explorer la faisabilité et les avantages qu'il pourrait y avoir à ce qu'elle serve de centre mondial de rencontres et d'échanges, où elle fournirait les installations et services et l'expertise qui pourraient

être nécessaires pour permettre aux États de discuter et d'échanger des droits d'accès aux marchés, aux niveaux bilatéral et/ou plurilatéral;

- d) dans ses relations avec toutes les organisations qui s'intéressent aux questions de réglementation mondiale ou qui interviennent dans ce domaine, l'OACI devrait coopérer pour faire en sorte que son mandat et son rôle ainsi que les intérêts plus larges de la communauté aéronautique soient pris en compte par ces organismes. De plus, l'Organisation et ses États contractants devraient assurer une coordination avec ces organisations pour harmoniser les efforts au niveau mondial et éviter qu'ils ne fassent double emploi. Comme objectif supérieur dans ses relations avec les autres organisations intervenant dans la réglementation économique du transport aérien international, l'OACI devrait veiller à ce que la sécurité et la sûreté ne soient pas compromises.

RECOMMANDATION

RECOMMANDATION 2 — RÔLE FUTUR DE L'OACI ET RELATIONS AVEC L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que le rôle futur de l'OACI en matière de réglementation économique soit axé sur l'élaboration d'orientations de politique pour une libéralisation économique qui permette aux États de choisir leur propre voie et leur propre rythme et garantisse la sécurité et la sûreté du transport aérien international. Ce rôle devrait aussi comprendre la facilitation, la promotion et la fourniture d'assistance aux États pour qu'ils tirent de la libéralisation l'avantage le plus large;
- b) que, dans ses relations avec l'OMC, l'OACI continue d'appeler l'attention sur sa politique en matière de commerce des services, telle qu'elle figure actuellement dans la Recommandation A33-19, en insistant sur les liens et les relations réciproques entre la sécurité, la sûreté et la réglementation économique et sur l'accent que l'Organisation met sur la facilitation, la promotion et l'assistance aux États dans le processus de libéralisation.

DÉCLARATION DE PRINCIPES GÉNÉRAUX POUR LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

La Conférence mondiale de transport aérien sur les défis et les promesses de la libéralisation, convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à son siège de Montréal du 24 au 28 mars 2003 et à laquelle ont participé 145 États et 26 organisations :

Rappelant les nobles buts du *Préambule* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago),

Consciente de l'importance du rôle du transport aérien international et de sa contribution au développement national et à l'économie mondiale,

Soulignant l'importance cruciale de la sécurité et de la sûreté du transport aérien international,

Notant les changements qu'a connus l'environnement réglementaire et opérationnel du transport aérien international depuis la quatrième Conférence mondiale de transport aérien de 1994 par suite du développement économique, de la mondialisation, de la libéralisation et de la privatisation, ainsi que la nécessité d'une évolution constante de la réglementation pour faciliter le changement d'ordre commercial dans l'industrie du transport aérien tout en assurant la poursuite du développement sûr et ordonné de l'aviation civile dans l'ensemble du monde,

Réaffirmant que les principes fondamentaux de souveraineté, d'égalité des chances et d'équité, de non-discrimination, d'interdépendance, d'harmonisation et de coopération énoncés dans la Convention de Chicago ont bien servi le transport aérien international et demeurent la base du développement futur de l'aviation civile internationale,

DÉCLARE que :

1. Principes de base

1.1 L'OACI et ses États contractants, en concertation avec le secteur du transport aérien et les autres parties prenantes de l'aviation civile, s'appliqueront à faire en sorte que le transport aérien international continue de se développer d'une manière qui :

- a) assure des niveaux élevés de sécurité et de sûreté et les améliore;
- b) favorise la participation effective et durable de tous les États au transport aérien international et à ses bienfaits, en respectant la souveraineté nationale et l'égalité des chances;
- c) prenne en considération les différences de niveau de développement économique entre les États en maintenant le principe de la «communauté d'intérêts» et en instaurant des mesures préférentielles pour les pays en développement;
- d) procure des infrastructures de soutien adéquates à un prix raisonnable;

-
- e) facilite la mobilisation de ressources, particulièrement pour les pays en développement;
 - f) permette la croissance sur une base économiquement durable, appuyée par l'adaptation de l'environnement réglementaire et opérationnel;
 - g) contribue à limiter son incidence sur l'environnement;
 - h) réponde aux attentes raisonnables des consommateurs et aux besoins de services publics, particulièrement sur les routes à faible trafic ou non rentables pour d'autres raisons;
 - i) favorise l'efficacité et réduise au minimum les distorsions du marché;
 - j) préserve adéquatement et efficacement une concurrence loyale;
 - k) valorise la coopération et l'harmonisation aux niveaux sous-régional, régional et mondial;
 - l) prenne dûment en considération les intérêts de toutes les parties directement concernées, notamment les transporteurs aériens et les autres exploitants, les usagers, les aéroports, les collectivités locales, le personnel ainsi que les prestataires de services de tourisme et de voyage;

dans le but ultime de donner au transport aérien international autant de liberté économique que possible tout en respectant ses caractéristiques propres et en particulier la nécessité de normes élevées de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement.

2. Sécurité et sûreté

2.1 La sécurité et la sûreté doivent demeurer primordiales dans l'exploitation et le développement du transport aérien international et les États doivent accepter leur responsabilité première en matière de supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté, quels que soient les changements des dispositions de la réglementation économique.

2.2 Les États devraient coopérer pour assurer une supervision systématique de la sécurité et de la sûreté dans l'ensemble du monde eu égard aux obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago.

2.3 Les États devraient prendre en compte les incidences sur la sécurité et sur la sûreté des opérations transfrontalières faisant intervenir des arrangements de location d'aéronefs ou de partage de codes entre compagnies aériennes, ou d'autres arrangements similaires.

2.4 Les mesures de sécurité et de sûreté devraient être mises en œuvre de façon rationnelle sur le plan des coûts pour éviter d'imposer un fardeau excessif à l'aviation civile.

2.5 Dans la mesure du possible, les mesures de sûreté ne devraient pas perturber ni gêner le flux des passagers, des marchandises, de la poste ou des aéronefs.

2.6 La poursuite de la libéralisation économique doit se faire d'une manière qui garantisse que, pour toute exploitation d'aéronefs donnée, il y ait un centre de responsabilité clair, tant pour la sécurité que pour la sûreté, dans un État ou une autorité de réglementation désignée par cet État clairement définis.

3. Participation et durabilité

3.1 Tous les États partagent l'objectif fondamental d'une participation effective et durable au transport aérien international et à ses bienfaits, dans le respect de la souveraineté nationale et de l'égalité des chances.

3.2 Les États devraient mettre en place et maintenir des sauvegardes pour garantir la sécurité, la sûreté, la stabilité économique et la concurrence loyale.

3.3 Les États devraient faire en sorte que l'infrastructure nécessaire en matière d'aéroports et de services de navigation aérienne soit fournie à un prix raisonnable et de façon non discriminatoire.

3.4 Les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne devraient servir qu'à payer le coût de la fourniture des installations et services à l'aviation civile.

3.5 Les intérêts et les besoins des pays en développement devraient recevoir une attention spéciale, et des mesures préférentielles ainsi qu'un soutien financier peuvent être accordés.

3.6 La communauté aéronautique mondiale devrait continuer d'œuvrer à la promotion du développement du transport aérien dans le souci de la protection de l'environnement, en limitant les incidences du transport aérien de façon à établir une compatibilité maximale entre le progrès sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement.

4. Libéralisation

4.1 L'objectif de l'évolution constante de la réglementation est de créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie sans compromettre la sécurité et la sûreté et en respectant les normes sociales et les normes du travail.

4.2 Les États qui ne sont pas encore parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) devraient envisager d'urgence de le devenir.

4.3 La libéralisation devrait s'étayer sur l'application mondiale d'un régime uniforme et moderne de responsabilité des transporteurs, à savoir la Convention de Montréal de 1999.

4.4 Chaque État déterminera son propre cheminement et son propre rythme de changement de la réglementation du transport aérien international de manière souple et en empruntant les voies bilatérale, sous-régionale, régionale, plurilatérale ou mondiale selon les circonstances.

4.5 Les États devraient dans la mesure du possible libéraliser l'accès aux marchés du transport aérien international, l'accès des transporteurs aériens aux capitaux internationaux et la liberté pour ces transporteurs de mener leurs activités commerciales.

4.6 Les États devraient examiner la possibilité de faciliter les efforts d'autres États dans le sens d'une propriété et d'un contrôle transfrontaliers accrus des transporteurs aériens et/ou de la désignation des transporteurs aériens sur la base du principal établissement, sous réserve que soient maintenus une responsabilité et un contrôle clairs de la supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté.

4.7 Les États devraient examiner la possibilité de libéraliser de façon accélérée le traitement réglementaire des services internationaux de fret aérien, sous réserve que soient maintenus une responsabilité et un contrôle clairs de la supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté.

4.8 La transparence est un élément important pour promouvoir la croissance économique, la compétitivité et la stabilité financière aux niveaux national, régional et international, et elle renforce les bienfaits de la libéralisation.

4.9 Le secteur du transport aérien devrait continuer à être encouragé à améliorer les services fournis aux passagers et aux clients du fret aérien, ainsi qu'à élaborer et à appliquer des mesures appropriées pour protéger les intérêts des consommateurs.

5. Concurrence et coopération

5.1 L'instauration et l'application du droit sur la concurrence sont une protection importante pour une concurrence loyale à mesure que les États progressent vers un marché libéralisé.

5.2 La coopération entre les États facilite la libéralisation et prévient les conflits, spécialement en ce qui concerne les questions de politique ou de législation sur la concurrence et les conditions d'emploi intéressant le transport aérien international.

5.3 Les États devraient éviter de prendre des mesures unilatérales susceptibles de nuire au développement ordonné et harmonieux du transport aérien international, et veiller à ce que les politiques et les législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans qu'il soit dûment tenu compte de ses caractéristiques propres.

5.4 Dans le cas où des aides publiques au secteur du transport aérien sont justifiées, les États devraient agir de façon transparente et efficace pour que ces aides ne nuisent pas à la concurrence sur le marché ou ne conduisent à des résultats impossibles à soutenir, et pour qu'elles soient autant que possible temporaires.

5.5 Sous réserve du respect du droit applicable sur la concurrence, les États devraient continuer d'accepter l'existence de systèmes intercompagnies multilatéraux qui permettent aux États, aux transporteurs aériens, aux passagers et aux expéditeurs d'avoir accès à un réseau mondial de transport aérien de façon non discriminatoire.

6. Rôle de l'OACI

6.1 L'OACI devrait continuer de jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique et pour garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien international et la protection de l'environnement.

6.2 L'OACI devrait continuer à promouvoir une communication et une coopération efficaces avec les autres organisations intergouvernementales ou non gouvernementales que le transport aérien international concerne, afin d'harmoniser les efforts au niveau mondial et d'éviter qu'ils ne fassent double emploi.

6.3 Les États devraient étudier la possibilité de se servir des options de réglementation fournies par l'entremise de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international.

6.4 Les États devraient continuer à informer l'OACI des faits nouveaux dans le transport aérien international, notamment des arrangements libéralisés mis en place à divers niveaux, et à promouvoir, dans d'autres instances, une parfaite compréhension du mandat et du rôle de l'OACI.