

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

- Point 4 : Examen d'un cadre général pour la libéralisation sur le long terme**
4.2 : Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international

**DÉCLARATION DE PRINCIPES GÉNÉRAUX POUR
LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL**

(Note présentée par Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note contient un projet de Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international, déclaration dont elle explique les objectifs. Elle précise aussi les modalités d'examen de ce projet pendant la Conférence.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 4.1.

1. INTRODUCTION

1.1 Au titre du point 4.2 de son ordre du jour, la Conférence est censée examiner et adopter une Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international. La présente note contient un projet (Pièce jointe A) établi par le Secrétariat avec le concours du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien et explique les objectifs de la Déclaration ainsi que les modalités de sa mise au point définitive.

2. OBJECTIFS

2.1 En établissant le projet de Déclaration ci-joint, le Secrétariat s'est fondé sur les considérations suivantes :

- a) La Déclaration constituera un résultat de la Conférence distinct des diverses conclusions et recommandations sur des sujets précis examinés au titre des points de l'ordre du jour précédents, qui s'adressent principalement aux États ou à l'OACI. Elle vise à être un énoncé cohérent fait dans le cadre de la Conférence par la communauté aéronautique internationale au sujet de la libéralisation en cours et s'adressant à un public beaucoup plus large que la seule communauté de l'aviation. Comme beaucoup des questions clés avec lesquelles le secteur du transport aérien est aujourd'hui aux prises ont de plus en plus de répercussions sur des intérêts situés hors

de la collectivité aéronautique et vice-versa, l'adoption d'un tel énoncé par la Conférence aura une importance particulière pour les relations avec ces entités non aéronautiques (p. ex. les organismes qui s'occupent de commerce, de concurrence et d'environnement) et pour la communauté mondiale dans son ensemble.

- b) Au lieu d'énumérer des politiques ou des schémas détaillés comme ceux des conclusions et des recommandations de la Conférence, la Déclaration devrait, comme l'indique son titre, énoncer des principes fondamentaux d'application mondiale, qui guideront le développement de l'aviation civile pendant de nombreuses années. La Déclaration devrait non seulement respecter les politiques existantes et les principes qui ont guidé l'aviation jusqu'à maintenant (en particulier la Convention de Chicago), mais aussi manifester une vision pour l'avenir de l'aviation civile internationale.
- c) Pour atteindre les objectifs énoncés en a) et b), la Déclaration devrait avoir une large assise et traduire les intérêts et les préoccupations des États contractants de l'OACI à tous les stades de développement économique, être tournée vers l'extérieur, c'est-à-dire être significative pour les groupes non aéronautiques, dont le grand public, et être axée vers l'avenir, c'est-à-dire énoncer des principes directeurs pour l'avenir à long terme du transport aérien international. La Déclaration devrait être rédigée en termes généraux mais ciblés, et être facile à lire et à comprendre. À ce sujet, la concision ajouterait sans doute de la valeur au message.

3. MODALITÉS DE TRAVAIL

3.1 Le projet de Déclaration ci-joint est le point de départ des travaux, mais la Déclaration ne prendra sa forme définitive que pendant le cours de la Conférence, compte tenu des délibérations antérieures et, en particulier, des conclusions.

3.2 Pour faciliter le processus de mise au point, les délégations et les observateurs sont invités à examiner le projet de Déclaration qui figure à la Pièce jointe A et, s'il y a lieu, à proposer par écrit des modifications précises (par exemple sur le formulaire de la Pièce jointe B), en les remettant au Secrétaire de la Conférence le plus tôt possible, mais au plus tard à 17 heures le mercredi 26 mars 2003. Cela permettra au Secrétariat de produire une version de la Déclaration révisée en fonction des observations reçues, pour que la Conférence puisse l'examiner pendant la séance de l'après-midi du vendredi 28 mars et l'adopter le matin du samedi 29 mars. La version révisée du projet sera diffusée dans la note ATConf/5-WP/24.

4. SUITE PROPOSÉE

4.1 La Conférence est invitée :

- a) à prendre note des objectifs de la Déclaration ainsi que des modalités de travail pour sa mise au point;
- b) à adopter la Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international figurant à la Pièce jointe A, telle qu'elle aura pu être révisée.

APPENDICE A

PROJET DE DÉCLARATION DE PRINCIPES GÉNÉRAUX POUR LE 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 29 mars 2003 et à laquelle ont participé [] États et [] organisations internationales :

Consciente de l'importance du rôle de l'aviation civile internationale et de sa contribution au développement national et à l'économie mondiale,

Notant les changements de l'environnement réglementaire et opérationnel du transport aérien international auxquels donnent lieu la mondialisation, la libéralisation et la privatisation, ainsi que la nécessité d'une réforme de la réglementation pour assurer la poursuite du développement sûr et ordonné de l'aviation civile,

Réaffirmant que les principes fondamentaux de souveraineté, d'égalité des chances, de non-discrimination, d'interdépendance, d'harmonisation et de coopération énoncés dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (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 généraux

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 l'aviation civile internationale continue de se développer d'une manière qui :

- a) assure des niveaux élevés de sécurité et de sûreté et les améliore;
- b) permette la croissance du transport aérien international dans des conditions économiques saines et stables;
- c) fournisse les services que les consommateurs désirent;
- d) favorise l'efficacité et réduise au minimum les distorsions du marché;
- e) apporte des sauvegardes adéquates et efficaces pour garantir une concurrence loyale;
- f) procure les infrastructures de soutien nécessaires à un prix raisonnable;
- g) contribue à réduire son impact sur l'environnement;

- h) encourage la participation de tous les États, en respectant leur souveraineté nationale et en favorisant l'égalité des chances et les avantages mutuels;
- i) qui valorise la coopération et l'harmonisation au niveau mondial;
- j) prenne dûment en considération les intérêts de toutes les parties directement concernées par le transport aérien international, 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.

2. Sécurité et sûreté

2.1 La sécurité et la sûreté doivent demeurer primordiales dans l'exploitation et le développement du transport aérien international, quels que soient les changements des arrangements de 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.

2.3 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; en particulier, dans la mesure du possible, les mesures de sûreté ne devraient pas perturber ni gêner le flux des passagers, du fret, de la poste ou des aéronefs.

3. Libéralisation progressive

3.1 L'adhésion à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) et son application devraient être universelles.

3.2 L'objectif de la réforme de la réglementation est de créer un environnement dans lequel le transport aérien puisse se développer de façon stable, efficace et économique sans compromettre la sécurité ni la sûreté.

3.3 Les États partagent l'objectif fondamental de la participation entendue comme une présence fiable et soutenue dans le système de transport aérien international.

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

3.5 La libéralisation économique du transport aérien international devrait se faire de façon graduelle, progressive et ordonnée, avec des sauvegardes appropriées pour assurer la sécurité, la sûreté et une concurrence loyale.

3.6 Les intérêts et les besoins des pays en développement devraient recevoir une attention spéciale et, lorsqu'il y a lieu, des mesures préférentielles peuvent être accordées.

3.7 Il devrait y avoir une réduction progressive des obstacles économiques dus à la réglementation en matière d'accès aux marchés du transport aérien international, d'accès des transporteurs aériens aux capitaux internationaux et de liberté pour ces transporteurs de mener leurs activités commerciales.

3.8 Le secteur du transport aérien devrait continuer à être encouragé à assurer des services aux consommateurs et à les améliorer, ainsi qu'à mettre en œuvre les mesures appropriées pour protéger les intérêts des consommateurs.

3.9 Il devrait y avoir une réduction ou une élimination graduelle des taxes (c.-à-d. des prélèvements destinés aux recettes générales par opposition à ceux qui sont destinés à l'aviation civile) imposées aux transporteurs aériens et aux consommateurs qui pourraient nuire au développement du transport aérien international.

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

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

4. Concurrence et coopération

4.1 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 intéressant le transport aérien international.

4.2 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.

4.3 S'ils continuent d'aider le secteur du transport aérien, les États devraient agir de façon transparente et efficace pour que ces aides ne nuisent pas à la concurrence sur le marché.

4.4 Il devrait continuer à y avoir un système intercompagnies multilatéral qui permette aux États, aux transporteurs aériens, aux passagers et aux expéditeurs d'avoir accès à un réseau mondial de transport aérien de façon non discriminatoire.

5. Infrastructure et environnement

5.1 L'infrastructure adéquate dont a besoin le transport aérien, notamment les aéroports et les services de navigation aérienne, devrait être fournie à un prix raisonnable et de façon non discriminatoire.

5.2 La communauté aéronautique mondiale devrait œuvrer à la promotion du développement du transport aérien dans le souci des questions environnementales, en vue d'établir une compatibilité maximale entre la croissance de l'aviation civile et la qualité de l'environnement.

6. Rôle de l'OACI

6.1 L'OACI devrait continuer à jouer un rôle de chef de file pour faciliter la libéralisation économique du transport aérien international.

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

6.3 Les États contractants 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.
