

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

Montréal, 24 – 29 mars 2003

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 4.1
DE L'ORDRE DU JOUR**

(4 pages)

G:\ATConf.05\ATConf.05.wp.116.fr\ATConf.05.wp.116.fr.doc

Point 4 : Examen d'un cadre général pour la libéralisation sur le long terme
4.1 : Mécanismes pour faciliter une plus grande libéralisation

4.1.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/18) traite du rôle de l'OACI en matière de facilitation de la libéralisation et propose que le rôle futur de l'Organisation en matière de réglementation économique soit axé sur l'élaboration d'orientations de politique pour la libéralisation économique et sur la promotion et la fourniture d'assistance aux États pour exploiter la libéralisation à leur avantage général. Dans ses relations avec l'OMC, l'OACI devrait continuer d'appeler l'attention sur sa politique en matière de commerce des services, en insistant sur les liens et les relations réciproques entre la sécurité, la sûreté et la réglementation économique, ainsi que sur son approche axée sur l'assistance aux États dans le processus de libéralisation.

La **Géorgie** (WP/43) explique qu'un document exhaustif sur l'expérience acquise en matière de libéralisation est nécessaire.

Le **Pakistan** (WP/57) considère que les arrangements cadres bilatéraux et multilatéraux peuvent coexister et que lorsque les États sous-développés atteignent un certain niveau de développement, ils peuvent progressivement passer à un cadre multilatéral.

L'**OMT** (WP/32), constatant qu'en général le transport aérien à destination et en provenance des marchés des pays les moins développés (PMD) a des coûts élevés, des prix élevés et de faibles niveaux de service, ce qui empêche une croissance durable du tourisme, propose un programme de coopération conjoint avec l'OACI et d'autres acteurs pour étudier la possibilité d'utiliser sur ces marchés des services aériens subventionnés s'inspirant des programmes de services aériens essentiels et de routes d'intérêt public des pays industrialisés, comme moyen de stimuler la croissance du tourisme.

La **CCI** (WP/35 — note d'information) explique pourquoi elle est favorable à une approche pragmatique de différentes voies possibles pour une libéralisation plus poussée qui pourrait être suivie en parallèle et de façon complémentaire et qui comprendrait la libéralisation dans le cadre bilatéral, l'approche par secteurs pionniers, le multilatéralisme progressif (plurilatéralisme) et le multilatéralisme total.

L'**IFALPA** (WP/34 — note d'information) explique pourquoi tout programme de travail que la Conférence élaborerait devrait reconnaître explicitement que les salariés des compagnies aériennes sont l'une des parties prenantes dont les intérêts doivent être pris en compte dans l'évaluation de toute proposition de changement du système réglementaire.

4.1.2 Délibérations

4.1.2.1 Un large appui est exprimé pour le rôle de chef de file de l'OACI dans le transport aérien international et pour l'idée qu'elle poursuive ses travaux sur la réglementation économique, en les recentrant sur la libéralisation et l'assistance aux États contractants pour exploiter ses avantages. L'OACI devrait continuer à coopérer avec toutes les autres organisations qui interviennent dans la libéralisation du transport aérien international, mais le premier rôle en matière de réglementation économique devrait rester acquis à l'OACI, dont la responsabilité pour tous les aspects de l'aviation civile internationale assure une approche coordonnée et cohérente. Cependant, le point de vue est exprimé que certains États considèrent que d'autres organisations telles que l'OMC ont un rôle à jouer dans certains domaines du transport aérien.

4.1.2.2 La promotion par l'OACI de la libéralisation, qui permet que chaque État choisisse sa propre voie et son propre rythme, est jugée préférable à une approche multilatérale. Il est estimé que l'OMC n'offre pas aux États en développement une voie favorable pour poursuivre une libéralisation graduelle, progressive et ordonnée avec une participation soutenue de leur part au transport aérien international. L'avis est cependant exprimé que l'OMC et son Annexe à l'AGCS sur les services de transport aérien offrent une autre perspective pour la libéralisation du transport aérien qu'il ne faut pas perdre de vue, et que l'OACI devrait collaborer de façon positive avec cette organisation pour renforcer la libéralisation.

4.1.2.3 La Conférence appuie largement l'idée d'un rôle futur de l'OACI comme forum où les États pourraient échanger des droits d'accès aux marchés. L'Organisation devrait approfondir la question, étant entendu que l'utilisation de ce forum par les États serait volontaire et que l'OACI aurait là un rôle de lieu de rencontre, qui serait par nature celui de facilitateur.

4.1.2.4 Un large appui est exprimé pour l'étude de transports aériens subventionnés vers les pays les moins développés (PMD) afin de stimuler le tourisme, proposée dans le WP/32, et il est estimé que l'OACI devrait coopérer avec l'OMT à ce projet, sous réserve qu'il y ait accord sur la méthodologie proposée.

4.1.3 Conclusions

4.1.3.1 Sur la base de la documentation présentée et de ses délibérations, 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.

4.1.4 **Recommandation**

RECOMMANDATION 4.1/1

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 assure 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 afin que la libéralisation soit exploitée à leur avantage général;
- 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.