



ATRP/11

# Organisation de l'aviation civile internationale

---

## **GROUPE D'EXPERTS SUR LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT AÉRIEN**

**ONZIÈME RÉUNION (ATRP/11)**

Montréal, 4 – 8 juin 2012

**RAPPORT**



**ONZIÈME RÉUNION DU GROUPE D'EXPERTS  
SUR LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT AÉRIEN  
(ATRP) (2012)**

**LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT**

Le Président du Groupe d'experts sur la réglementation  
du transport aérien (ATRP) (2012)

à

Monsieur le Président du Comité du transport aérien

J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint le rapport de la  
onzième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation  
du transport aérien (ATRP/11), tenue au siège de l'OACI à  
Montréal, du 4 au 8 juin 2012.



Tshepo Peege  
Président

Montréal, le 8 juin 2012



---

**TABLE DES MATIÈRES**

	<b>Page</b>
<b>DÉROULEMENT DE LA RÉUNION</b>	
1. Durée	<b>II-1</b>
2. Participation	<b>II-1</b>
3. Bureau et Secrétariat	<b>II-3</b>
4. Mandat	<b>II-3</b>
5. Ordre du jour de la réunion	<b>II-4</b>
6. Organisation des travaux	<b>II-4</b>
 <b>RAPPORTS DE LA RÉUNION</b>	
<b>Point 1 de l'ordre jour :</b>	Examen des tâches et du programme des travaux du groupe d'experts
<b>Point 2 de l'ordre jour :</b>	Examen des questions dont sera saisie la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), y compris les conclusions ou recommandations correspondantes, et nouveaux arrangements ou instruments de réglementation possibles
	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>2.1 :</b> Accès aux marchés</li> <li><b>2.2 :</b> Propriété et contrôle des transporteurs aériens</li> <li><b>2.3 :</b> Protection des consommateurs</li> <li><b>2.4 :</b> Concurrence loyale</li> <li><b>2.5 :</b> Mécanismes de protection</li> <li><b>2.6 :</b> Imposition et autres prélèvements frappant le transport aérien international</li> <li><b>2.7 :</b> Économie des aéroports et des services de navigation aérienne</li> <li><b>2.8 :</b> Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI</li> </ul>
<b>Point 3 de l'ordre jour :</b>	Examen de la politique et des éléments indicatifs actuels de l'OACI sur la réglementation du transport aérien international
<b>Point 4 de l'ordre jour :</b>	Questions diverses



**GROUPE D'EXPERTS SUR LA RÉGLEMENTATION  
DU TRANSPORT AÉRIEN (ATRP)**

**ONZIÈME RÉUNION**

**Montréal, 4 – 8 juin 2012**

**ORGANISATION DE LA RÉUNION**

**1. DURÉE**

1.1 La onzième réunion du Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien (ATRP/11) s'est tenue au siège de l'Organisation, à Montréal, du 4 au 8 juin 2012.

1.2 Le Président du Comité du transport aérien, M. Engelbert Zoa Etundi, a ouvert la réunion par un mot de bienvenue. Le Directeur du transport aérien, M. Boubacar Djibo, a présenté les membres du Secrétariat.

**2. PARTICIPATION**

2.1 Ont assisté à la réunion des membres du Groupe et leurs suppléants, accompagnés dans certains cas de conseillers, ainsi que des observateurs, provenant de 29 États membres et de 5 organisations internationales. La liste des participants figure ci-dessous :

<b>Noms</b>	<b>Fonctions</b>	<b>Désigné par</b>
M. Tshepo Peege	Membre	Afrique du Sud
M <sup>me</sup> Bella Sithole	Conseillère	Afrique du Sud
M. Matthias Schaufler	Suppléant	Allemagne
M. Stephan Borthwick	Membre	Australie
M. Samuel Lucas	Suppléant	Australie
M. Ricardo Bisinotto Catanant	Suppléant	Brésil
M. Rogério Teixeira Coimbra	Conseiller	Brésil
M. José Barreto de Andrade Neto	Conseiller	Brésil
M. André Airton de Macedo Rebouças	Conseiller	Brésil
M. Marc Rioux	Membre	Canada
M <sup>me</sup> Wendy-Anne Jones	Suppléante	Canada
M. Jaime Binder Rosas	Membre	Chili
M. Guillermo Novoa	Suppléant	Chili
M. Alvero Lisboa Montt	Suppléant	Chili
M <sup>me</sup> Liang Nan	Membre	Chine

<b>Noms</b>	<b>Fonctions</b>	<b>Désigné par</b>
M <sup>me</sup> Zhang Xuan	Conseillère	Chine
M. Ding Chunyu	Conseiller	Chine
M. Khaled Abdel Moneim Abdou Mohamad	Membre	Égypte
M. Samir M. Desoki	Conseiller	Égypte
M. Abdalla Yousif Al Hosani	Membre	Émirats arabes unis
M. Rashed Al Kaabi	Suppléant	Émirats arabes unis
M. Alejandro Piera	Conseiller	Émirats arabes unis
M <sup>me</sup> Ana Belén de Castro Reyero	Conseillère	Espagne
M. J. H. Kiser	Membre	États-Unis d'Amérique
M. Valery Paslukhov	Conseiller	Fédération de Russie
M. François Théoleyre	Membre	France
M <sup>me</sup> Marva Gordon	Membre	Jamaïque
M <sup>me</sup> Beth Ndinda Mwakio	Membre	Kenya
M <sup>me</sup> Mercy Awori	Conseillère	Kenya
M. Peter Omoarebun Alawani	Membre	Nigéria
M <sup>me</sup> Oyetoun Foluwake Adegbesan	Suppléante	Nigéria
M. Hans de Jong	Membre	Pays-Bas
M. Jeroen Mauritz	Suppléant	Pays-Bas
M <sup>me</sup> Anna Kolmas	Suppléante	Pologne
M. Simon Knight	Suppléant	Royaume-Uni de Grande-Bretagne
M. Manuel Keller	Membre	Suisse
M <sup>me</sup> Laurence Fontana Jungo	Conseillère	Suisse
M <sup>me</sup> Clarisa Coll Fuenmayor	Membre	Venezuela

**Observateurs****États/Organisations**

M. Feliks Baci	Albanie
M. Ali Al Moghraby	Arabie saoudite
M. Jorge A. Gelso	Argentine
M <sup>me</sup> Silvia Gehr	Autriche
M. Antonino Bardaro	Italie
M. Lim Yonk Heng	Malaisie



<b>Observateurs</b>	<b>États/Organisations</b>
M <sup>me</sup> Margaret Tan	Singapour
M. Vincent Wu	Singapour
M. Nicholas Ng	Singapour
M. Alojz Krapez	Slovénie
M. Klemen Ferjan	Slovénie
M. Chaitan Jain	Association du transport aérien international (IATA)
M. Mike Comber	Association du transport aérien international (IATA)
M <sup>me</sup> Patricia Reverdy	Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
M. Rafael Echevarne	Conseil international des aéroports (ACI)
M. Ilia Lioutov	Conseil international des aéroports (ACI)
M. Eugene Hoeven	Organisation des services civils de la navigation aérienne (CANSO)
M. Mate Gergely	Union européenne
M. Bombay	Union européenne

### 3. BUREAU ET SECRÉTARIAT

3.1 Le Groupe a élu M. Tshepo Peege, Membre désigné par l'Afrique du Sud, Président de la réunion, et M. Hans de Jong, Membre désigné par les Pays-Bas, comme Vice-président.

3.2 M. Yuanzheng Wang, Expert du transport aérien à la Section de l'analyse et des politiques économiques, a rempli les fonctions de secrétaire de la réunion. M<sup>me</sup> Narjess Teyssier, Chef de la Section de l'analyse et des politiques économiques, M<sup>me</sup> Magda Boulos, M. Julian de la Camara, M. Luis Fonseca, M. Frédéric Malaud, M. Bernard Peguillan et M. Philippe Villard ont appuyé et conseillé la réunion.

### 4. MANDAT

4.1 Le mandat du Groupe d'experts, établi par le Comité du transport aérien de l'OACI, était le suivant :

Le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien effectuera les tâches suivantes afin d'aider le Secrétariat à préparer la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) et les travaux de suivi correspondants :

- 1) Établir l'ordre du jour d'ATConf/6 ;
- 2) examiner les questions dont la conférence ATConf/6 sera saisie, en vue de la production d'orientations de politique ou d'arrangements de réglementation appropriés, selon les besoins ;

- 3) examiner la politique et les éléments indicatifs actuels de l'OACI sur la réglementation du transport aérien international, en vue de les mettre à jour et de les adapter aux besoins des États contractants de l'Organisation ;
- 4) travaux de suivi nécessaires de la conférence ATConf/6.

Le groupe d'experts tiendra compte des intérêts de toutes les parties prenantes et de l'importance d'une participation effective et soutenue des États au transport aérien international, ainsi que des Objectifs stratégiques de l'OACI.

## 5. ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

5.1 L'ordre du jour de la réunion, établi par le Comité du transport aérien, se composait des points suivants :

Point 1 de l'ordre jour : Examen des tâches et du programme des travaux du groupe d'experts

Point 2 de l'ordre jour : Examen des questions dont sera saisie la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), y compris les conclusions ou recommandations correspondantes, et nouveaux arrangements ou instruments de réglementation possibles

- 2.1 : Accès aux marchés
- 2.2 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens
- 2.3 : Protection des consommateurs
- 2.4 : Concurrence loyale
- 2.5 : Mécanismes de protection
- 2.6 : Imposition et autres prélèvements frappant le transport aérien international
- 2.7 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne
- 2.8 : Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI

Point 3 de l'ordre jour : Examen de la politique et des éléments indicatifs actuels de l'OACI sur la réglementation du transport aérien international

Point 4 de l'ordre jour : Questions diverses

## 6. ORGANISATION DES TRAVAUX

6.1 Le Groupe s'est réuni en organe unique. Des services d'interprétation ont été assurés en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe. Le rapport a été publié en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe. Une liste des documents rédigés pour la réunion ou mis à la disposition du Groupe est fournie ci-dessous :

N° WP/IP	Ordre du jour d'ATRP/11	Titre
WP/1	Point 1	<b>Mandat, ordre du jour et programme des travaux</b>
WP/2	Point 1	<b>Aperçu des tâches et des méthodes de travail du groupe d'experts</b>
IP/1	Point 2	<b>Aperçu mondial des tendances et des faits nouveaux</b> (Note d'information sur le point 1.1 de l'ordre du jour d'ATConf/6)
IP/2	Point 2	<b>Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques</b> (Note d'information sur le point 1.2 de l'ordre du jour d'ATConf/6)
IP/4	Point 2	<b>Examen des résultats du Symposium OACI sur le transport aérien (IATS)</b>
WP/3	Point 2.1	<b>Libéralisation de l'accès aux marchés</b>
WP/12	Point 2.1	<b>Views on additional roles for ICAO to advance air transport liberalization [Avis sur les rôles supplémentaires que pourrait jouer l'OACI pour faire avancer la libéralisation du transport aérien (présentée par le Membre des Émirats arabes unis (EAU), en anglais seulement)]</b>
WP/4	Point 2.1	<b>Attribution de créneaux et restrictions aux vols de nuit</b>
WP/5	Point 2.2	<b>Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens</b>
WP/6	Point 2.3	<b>Consumer protection [Protection des consommateurs (en anglais seulement)]</b>
WP/7	Point 2.4	<b>Fair competition [Concurrence loyale (en anglais seulement)]</b>
WP/8	Point 2.5	<b>Sauvegardes dans le cadre de la libéralisation du transport aérien</b>
WP/9	Point 2.6	<b>Imposition du transport aérien international</b>
IP/3	Point 2.7	<b>Économie des aéroports et des services de navigation aérienne</b> (Note d'information sur le point 2.7 de l'ordre du jour d'ATConf/6)
WP/10	Point 2.8	<b>Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI dans le domaine du transport aérien</b>
WP/11	Point 3	<b>ICAO policy and guidance material on the regulation of international air transport [Politique et éléments indicatifs de l'OACI sur la réglementation du transport aérien international (en anglais seulement)]</b>

-----



---

**Point 1 de l'ordre du jour : Examen des tâches et du programme des travaux du groupe d'experts**

1.1 Le Groupe passe en revue l'ordre du jour de sa réunion et son programme de travail ainsi que ses tâches et ses méthodes de travail en se fondant sur deux notes (WP/1 et 2). Il note que, vu les objectifs de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) et sa durée relativement brève, sa réussite reposera fortement sur la qualité et la profondeur du travail préparatoire. Ce travail sera réalisé par le Secrétariat, avec le concours du Groupe, en vue de terminer tous les travaux de fond d'ici novembre 2012 et de laisser ainsi aux États assez de temps pour examiner les textes avant la Conférence.

1.2 Compte tenu de cet échéancier, le Groupe note que ce qui restera à faire après la réunion sera fait par correspondance, de manière à finir en septembre 2012 au plus tard pour que le Secrétariat ait le temps d'établir la version définitive de la documentation.

1.3 Alors que le Groupe prend note de l'ordre du jour d'ATConf/6, sur lequel est basé son ordre du jour, il est suggéré qu'ATConf/6 envisage de remettre à un moment ultérieur de la Conférence l'examen du point 2.1 : Accès aux marchés, de façon à tenir compte des résultats des délibérations sur d'autres points, comme la propriété et le contrôle des transporteurs aériens et la concurrence loyale, qui pourraient être pertinents à l'accès aux marchés. Le Groupe est informé que l'ordre du jour d'ATConf/6 a été approuvé par le Conseil et que la Conférence sera en mesure de décider de la meilleure façon d'organiser ses travaux dans le cadre de son ordre du jour.

-----



---

**Point 2 de l'ordre du jour : Examen des questions dont sera saisie la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), y compris les conclusions ou recommandations correspondantes, et nouveaux arrangements ou instruments de réglementation possibles**

2.1 Lors de l'examen de ce point, le Groupe note que le point 1 de l'ordre du jour d'ATConf/6 est conçu pour offrir un aperçu des tendances et des faits nouveaux à l'échelle mondiale dans le domaine du transport aérien international. À cet égard, le Secrétariat communique les renseignements ci-après sur la façon dont il entend se préparer pour ce point.

***Aperçu mondial des tendances et des faits nouveaux — (IP/1)***

2.2 Dans la note d'information IP/1, le Secrétariat informe le Groupe de son plan de préparation de la documentation pour le point 1.1 de l'ordre du jour d'ATConf/6 sur cette question. Plus précisément, le Secrétariat entend produire deux notes d'information, l'une sur un aperçu mondial des principaux faits nouveaux dans le domaine réglementaire et dans l'industrie, et l'autre sur l'économie et la viabilité des compagnies aériennes. Le Groupe note que ces notes sont destinées à planter le décor pour l'examen ultérieur par la Conférence des principaux problèmes et des solutions possibles. À cet égard, le Groupe suggère que l'on élargisse le champ d'application des notes afin de couvrir tous les acteurs de la chaîne de valeur du secteur aéronautique.

***Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques — (IP/2)***

2.3 Dans la note d'information IP/2, le Secrétariat fournit des renseignements sur son plan de préparation de la documentation pour le point 1.2 de l'ordre du jour d'ATConf/6. Le Groupe note que le Secrétariat prévoit de préparer des rapports sur les progrès réalisés par l'Organisation dans l'étude des questions de sécurité ou de sûreté découlant de la libéralisation économique, en particulier sur les résultats de la douzième Conférence de navigation aérienne (ANConf/12) qui doit se tenir du 19 au 30 novembre 2012, et ceux de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (12 au 14 septembre 2012). Il est espéré que ces deux conférences produiront d'importantes recommandations dans leurs domaines respectifs, y compris peut-être des recommandations qui pourraient avoir des incidences économiques, comme le financement des fonctions de supervision de la sécurité. Le Secrétariat entend également préparer une note sur les travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement. Le Groupe note que l'OACI achèvera en principe, d'ici la fin de 2012, l'élaboration d'un cadre pour les mesures fondées sur le marché (MBM), qui pourrait avoir des répercussions importantes pour les États et l'industrie, ainsi que sur les politiques et orientations existantes de l'OACI en matière de réglementation économique.

***Examen des résultats du Symposium OACI sur le transport aérien (IATS) — (IP/4)***

2.4 Le Secrétariat, dans la note IP/4, fournit des renseignements sur le Symposium OACI sur le transport aérien, tenu en avril 2012, en partenariat avec la Société de recherche de transport aérien. Certains des sujets que doit examiner ATConf/6 sont exactement les mêmes, entres autres, qu'a traités le Symposium. Les délibérations et conclusions de celui-ci sont donc utiles pour l'examen par le Groupe des questions connexes pour la préparation d'ATConf/6.

2.5 Le Groupe note avec intérêt les renseignements fournis dans la note IP/4. Une observation est faite concernant la question du carburéacteur examinée lors du Symposium. Le Groupe prend note d'une suggestion selon laquelle il faudrait peut-être examiner cette question d'un point de vue mondial. Des observations ont également été faites au sujet de l'idée d'une nouvelle annexe à la

Convention de Chicago qui porterait sur les questions de transport aérien. Il est noté que cette idée a été soulevée à l'IATS, sans que l'on entre dans les détails, et qu'il faudra un examen plus approfondi en vue de l'étude de cette proposition qui touche au développement économique du transport aérien. Le Groupe convient de poursuivre plus avant l'examen de cette question au titre du point 2.8 de son ordre du jour sur la mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI.

-----



## **2.1 : Accès aux marchés**

### ***Libéralisation de l'accès aux marchés — (WP/3)***

### ***Views on Additional Roles for ICAO to Advance Air Transport Liberalization (Avis sur les rôles supplémentaires que pourrait jouer l'OACI pour faire avancer la libéralisation du transport aérien) — (WP/12)***

#### **2.1.1 INTRODUCTION**

2.1.1.1 Le Groupe examine cette question en se fondant sur la note WP/3 présentée par le Secrétariat et la note WP/12 présentée par le membre des Émirats arabes unis (EAU).

2.1.1.2 Dans la note WP/3, le Secrétariat fournit des renseignements sur les principaux faits nouveaux depuis la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de 2003 (ATConf/5) dans les domaines de la libéralisation de l'échange des droits de trafic, des services de fret aérien, ainsi que sur les travaux et éléments d'orientation connexes de l'OACI. Il note les progrès réalisés et constate que l'approche bilatérale reste le principal outil utilisé par les États dans l'échange des droits d'accès aux marchés.

2.1.1.3 La note examine des manières possibles de faire progresser la libéralisation, en mettant l'accent sur les moyens possibles d'aller au-delà de l'approche bilatérale. Les moyens suggérés comprennent : davantage d'efforts pour promouvoir la connaissance et l'application des éléments d'orientation de l'OACI ; l'élaboration d'un accord multilatéral spécifique sur le fret aérien et surtout, plus important, l'élaboration d'un accord multilatéral ou plurilatéral sur les services aériens, qui sera ouvert au départ à l'accession des parties « disposées et prêtes », et auquel se joindront d'autres lorsqu'ils seront prêts.

2.1.1.4 Dans la note WP/12, le membre des EAU fait un survol de l'expérience de libéralisation dans son pays et des avantages qui en découlent. La note suggère également que l'OACI envisage les mesures suivantes : a) promouvoir la ratification de l'Accord relatif au transport aérien international de 1944 ; b) élaborer un accord multilatéral plus complet pour la libéralisation des services fret et passagers ; c) poursuivre l'élaboration d'éléments stratégiques et d'éléments indicatifs à l'intention des États ; d) créer un indice qui permettra la comparaison du niveau des progrès réalisés par les États membres de l'OACI en matière de libéralisation.

#### **2.1.2 ANALYSE**

2.1.2.1 Le Groupe prend note des renseignements figurant dans les notes WP/3 et 12. Lors du débat qui s'ensuit, le Groupe recense plusieurs facteurs qui entravent la libéralisation de l'accès aux marchés. L'un de ces facteurs est la méconnaissance des avantages de la libéralisation au sein de certains États. Un autre est un manque de volonté politique de la part de certains gouvernements, bien qu'ils disposent d'outils dans ce sens. Un troisième facteur est que certaines compagnies aériennes pourraient avoir influencé leurs gouvernements pour que ceux-ci adoptent une posture plus protectionniste. Il est également noté que l'actuelle situation économique défavorable dans certains États et régions pourraient également être un facteur qui influence l'attitude par rapport à la libéralisation.

2.1.2.2 Lors de l'examen des moyens proposés pour avancer, le Groupe note que davantage d'États ont opté pour la libéralisation et que les accords de services aériens accordant des droits sans restrictions sont maintenant très répandus. Il y a également des progrès au niveau régional, où des programmes régionaux de libéralisation ont été adoptés par des États dans de nombreuses régions. Bien que la majorité des États continuent d'utiliser l'approche bilatérale dans la poursuite de la libéralisation de l'accès aux marchés, la perspective du multilatéralisme s'améliore.

2.1.2.3 La proposition d'élaboration d'un accord multilatéral ou plurilatéral spécifique sur les services tout cargo pour accélérer la libéralisation a recueilli un certain appui. Il a toutefois été observé qu'il faudrait également dûment tenir compte du risque potentiel qu'un tel accord pour les services tout cargo puisse avoir une incidence négative ou discriminatoire sur les services mixtes.

2.1.2.4 En ce qui concerne la proposition d'élaborer un accord multilatéral ou plurilatéral pour l'échange des droits commerciaux, tout en notant l'appui exprimé pour cette approche, le Groupe convient qu'avant de présenter cette proposition à ATConf/6, il serait utile et nécessaire de procéder à une enquête auprès des États pour juger de l'intérêt de ceux-ci pour une telle approche. Le Groupe convient en outre que l'étude devrait inclure des avis sur la proposition d'un accord multilatéral sur le fret aérien.

2.1.2.5 Le Groupe note avec satisfaction l'utilité des conférences de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) pour les États, et convient que l'OACI devrait continuer d'offrir cette facilité et ce service, et que les États devraient être encouragés à l'utiliser non seulement pour les négociations bilatérales, mais également pour les pourparlers plurilatéraux et multilatéraux.

2.1.2.6 Le Groupe prend note des mesures proposées dans la note WP/12. Beaucoup de participants estiment que l'Accord relatif au transport aérien international de 1944 contient plusieurs dispositions qui ne répondront pas aux objectifs actuels de libéralisation et donc que rien ne justifie que l'on poursuive des efforts dans ce sens.

2.1.2.7 En ce qui concerne l'idée d'élaborer un indice ou des indicateurs pour mesurer le degré de libéralisation atteint par les États en matière d'accès aux marchés, les avis sont partagés. Certains appuient fermement la suggestion, alors que d'autres ont des doutes sur son utilité et le coût de développement et d'utilisation. Tenant compte des avantages potentiels d'un tel indice ou de tels indicateurs pour faciliter la libéralisation, le Groupe convient que le Secrétariat de l'OACI devrait étudier cette tâche. À cet égard, il est suggéré que le Secrétariat mette à profit l'expérience d'autres organisations ou États en la matière.

2.1.2.8 Une suggestion visant à ce que l'OACI prépare des études de cas des expériences de libéralisation de certains États et régions recueille un large appui. Il est estimé que le partage de ces renseignements sera utile aux États dans le processus de libéralisation. Certains participants offrent de fournir au Secrétariat des renseignements sur leur expérience nationale ou régionale.

2.1.2.9 Des délibérations ont lieu sur une autre suggestion visant à ce que l'OACI élabore des éléments indicatifs supplémentaires sur la question de la location d'aéronefs, afin de préciser les obligations des parties à un contrat de crédit-bail, ainsi que le rôle des gouvernements concernés. Le Groupe, ayant noté les renseignements de base fournis par l'auteur de la proposition et le fait que l'OACI a déjà des éléments indicatifs sur la location d'aéronefs, convient que le Secrétariat devrait vérifier s'il sera nécessaire d'élaborer des éléments indicatifs supplémentaires sur la location d'aéronefs pour des fonctions gouvernementales.

### 2.1.3 CONCLUSIONS

2.1.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe tire les conclusions suivantes :

- a) depuis ATConf/5, un plus grand nombre d'États se sont engagés dans la libéralisation de l'accès aux marchés. L'industrie du transport aérien continue de lancer des appels pour plus de libertés commerciales et de souplesse dans la réglementation. Un plus grand nombre de régions ont adopté des programmes de libéralisation intra-régionale, y compris en prenant des engagements pour l'accès à un marché ouvert ;
- b) bien qu'il y ait un mouvement vers une libéralisation plus ouverte ou une pleine libéralisation de l'accès aux marchés entre les États, certains États demeurent réticents à une plus grande ouverture ou à l'ouverture complète de l'accès à leurs marchés ainsi qu'au dépassement de l'approche bilatérale vers un accord multilatéral pour l'échange des droits de trafic. Certains des facteurs qui freinent la libéralisation comprennent une méconnaissance des avantages de la libéralisation ou une méfiance envers ces avantages, un manque de volonté politique de la part de certains gouvernements et, dans certains cas, l'influence de certaines compagnies aériennes sur le processus décisionnel de leurs gouvernements ;
- c) avant la mise en place d'un substitut mondialement acceptable, l'approche bilatérale reste le principal outil utilisé par la majorité des États pour échanger des droits commerciaux dans le transport aérien international. Il faut toutefois que la communauté aéronautique modernise le régime mondial de réglementation pour aboutir à un transport aérien international plus efficace et plus durable. À cet égard, l'OACI devrait continuer à jouer un rôle central dans l'élaboration d'orientations stratégiques, prendre des mesures concrètes pour faciliter l'évolution de la réglementation et poursuivre son objectif de multilatéralisme dans l'échange de droits commerciaux ;
- d) la facilité ICAN a démontré son utilité comme plateforme pour aider les États à renforcer l'efficacité de leurs négociations sur les services aériens et à progresser vers une plus grande libéralisation. Les États devraient être encouragés à utiliser cette facilité pour les négociations plurilatérales ou multilatérales ;
- e) les orientations de l'OACI sur la libéralisation de l'accès aux marchés demeurent pertinentes et valides, mais plus d'efforts doivent être consentis pour promouvoir leur application. En outre, l'OACI devrait tenir à jour ses éléments d'orientation et pouvoir les adapter à la situation changeante et aux besoins des États et des parties prenantes.

## 2.1.4 RECOMMANDATIONS

2.1.4.1 Le Groupe examine les recommandations proposées et convient de ce qui suit :

- a) l'OACI devrait prendre des mesures plus vigoureuses pour promouvoir ses éléments de politique et d'orientation sur la réglementation et la libéralisation du transport aérien et pour aider et soutenir les États dans le processus de libéralisation ;
- b) en ce qui concerne les propositions présentées dans la note WP/3, sur l'élaboration d'un accord plurilatéral ou multilatéral visant expressément la libéralisation des services tout cargo, et sur l'élaboration d'un accord plurilatéral ou multilatéral sur l'échange de droits commerciaux, le Secrétariat de l'OACI devrait d'abord procéder à une enquête afin de solliciter les avis des États avant leur présentation à ATConf/6 pour examen ;
- c) l'OACI devrait envisager d'élaborer des éléments indicatifs supplémentaires pour faciliter la libéralisation et aider les États à la réaliser, par exemple : préparation d'études de cas sur les expériences des États en matière de libéralisation, étude de la faisabilité de l'élaboration d'indicateurs de la libéralisation de l'accès aux marchés par les États et vérification de la nécessité ou non d'éléments indicatifs supplémentaires sur la location d'aéronefs pour des fonctions gouvernementales.

### *Attribution de créneaux et restrictions aux vols de nuit — (WP/4)*

## 2.1.5 INTRODUCTION

2.1.5.1 Sur la question de l'allocation des créneaux, le Secrétariat, dans la note WP/4, présente des renseignements sur la situation actuelle ainsi que certains faits nouveaux importants survenus récemment. Il décrit également les travaux réalisés par l'OACI à cet égard, et notamment les éléments indicatifs qui ont été élaborés, et plus particulièrement trois options de clauses bilatérales types que pourraient utiliser les États. La note conclut que les difficultés des États concernés (aussi bien du côté de la demande que du côté de l'offre) devraient être reconnues et que des efforts devraient être faits pour résoudre ces problèmes lorsque cela est possible. Mais, en raison de la nature locale du problème, il sera difficile de parvenir à une solution mondiale vraiment complète. Le moyen le plus pratique de traiter cette question serait de procéder à une consultation et de recourir aux mécanismes de règlements des différends dont disposent les parties concernées.

2.1.5.2 En ce qui concerne les restrictions aux vols de nuit (ou couvre-feux), la note WP/4 donne des informations sur la situation actuelle et analyse les effets ou les incidences de telles restrictions, en particulier sur les vols de fret. Elle donnait également des renseignements sur ce qu'a fait l'OACI pour régler cette question, et notamment des éléments indicatifs sur une « approche équilibrée » de la gestion du bruit. La note conclut qu'étant donné qu'il y a de nombreux facteurs locaux (qui vont parfois au-delà de l'aviation civile) qui influent sur la décision d'imposer des couvre-feux, il sera difficile de prescrire une solution générale. Une approche pratique consiste pour les États à régler les difficultés au moyen de consultations et des mécanismes de règlement des différends entre les parties concernées.

## 2.1.6 ANALYSE

2.1.6.1 Lors de ses délibérations sur la question de l'attribution de créneaux, le Groupe convient que cette question devrait être examinée dans un contexte plus large, incluant tous les acteurs de la chaîne de valeur de l'aviation (compagnies aériennes, aéroports et prestataires de services de navigation aérienne, etc.) et en tenant compte de la capacité et des contraintes en matière d'infrastructures dans le monde, ainsi que de la durabilité du transport aérien et ses incidences socio-économiques. Tout en notant l'évaluation de la situation et les orientations actuelles de l'OACI sur l'étude de cette question, le Groupe estime qu'il serait utile qu'ATConf/6 examine la question si le Secrétariat, avec l'assistance des États et des partenaires de l'industrie, pouvait fournir des données et des prévisions sur les contraintes actuelles et futures en matière de capacité des aéroports et du système de gestion du trafic aérien (ATM). Ces renseignements aideraient la Conférence et les États à tenir compte des situations en matière de capacité, non seulement actuellement, mais également à long terme.

2.1.6.2 Le Groupe prend note des préoccupations soulevées par certains membres sur la question des droits acquis dans le système d'attribution de créneaux et de leur incidence possible sur l'accès aux marchés, ainsi que des éclaircissements apportés par l'observateur de l'IATA, à savoir que le système d'attribution de créneaux de l'IATA, largement appliqué, est conçu pour rechercher l'utilisation la plus efficace des créneaux dans les aéroports soumis à des contraintes en matière de capacité. Le Groupe note également l'avis selon lequel les aéroports veulent un rôle dans le processus d'attribution de créneaux.

2.1.6.3 En ce qui concerne les renseignements que fournit la note WP/4 sur le règlement proposé par l'Union européenne (UE) sur l'attribution de créneaux, y compris l'échange de créneaux horaires, le Groupe note les dernières informations que fournit l'observateur de l'UE : le processus d'élaboration des règlements de l'UE a changé, notamment par la suppression de la proposition concernant l'échange de créneaux horaires et le règlement proposé sur l'attribution de créneaux sera en principe achevé d'ici la fin de 2012.

2.1.6.4 Lors de l'examen de la question des restrictions aux vols de nuit, le Groupe note les renseignements fournis dans la note WP/4 et convient que, comme pour la question des créneaux, il faut également une vue complète des raisons de telles restrictions.

2.1.6.5 Certains participants ont été d'avis que les améliorations technologiques dans la réduction du bruit des aéronefs ont fortement réduit la nécessité de couvre-feux et que la levée de telles restrictions améliorera considérablement l'accès aux marchés, réduira le problème des créneaux et contribuera au développement économique et au commerce. En même temps, il est reconnu que de nombreux facteurs interviennent dans la décision en matière de couvre-feux et qu'une solution globale est difficile à prescrire.

2.1.6.6 Le Groupe convient que les États devraient examiner cette question en respectant le principe de l'approche équilibrée de l'OACI sur la gestion du bruit et dans le cadre des mécanismes de consultation et de règlement des différends dont ils disposent.

2.1.6.7 Afin de faciliter l'examen par ATConf/6 de ces questions, le Groupe convient que les conclusions et les recommandations portant sur l'attribution de créneaux et les restrictions aux vols de nuit devraient être présentées séparément comme indiqué ci-dessous.

### *Attribution de créneaux*

### 2.1.7 CONCLUSIONS

2.1.7.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe tire les conclusions suivantes :

- a) les États devraient tenir dûment compte des contraintes de capacité des aéroports et des services ATM, et en particulier des besoins à long terme qu'occasionne la croissance du trafic en matière de planification et de développement de la capacité de leurs infrastructures ;
- b) le problème posé par l'attribution de créneaux est lié aux situations locales particulières, mais il a des incidences sur l'accès aux marchés et sur l'exploitation des services aériens internationaux en provenance d'autres États. À mesure que le trafic aérien continue à croître, ce problème subsistera. Il est peu probable que l'on trouve des solutions générales au niveau mondial, mais les États devraient dûment tenir compte des préoccupations d'autres États et des incidences négatives sur les services aériens internationaux et, dans la mesure du possible, faire de leur mieux pour résoudre ces problèmes ;
- c) l'OACI a examiné exhaustivement la question de l'attribution de créneaux et élaboré des orientations connexes à l'usage des États. Comme la situation varie d'un État à l'autre et d'un aéroport à l'autre, la méthode la plus pratique pour résoudre des difficultés précises consiste à ce que les parties concernées se consultent, compte tenu des obligations que leur imposent les accords internationaux pertinents, les règles nationales et régionales applicables et les intérêts de tous les acteurs ;
- d) l'OACI devrait continuer à suivre la situation et les pratiques suivies par les États pour résoudre ce problème, sensibiliser davantage les États à ses orientations de politique et encourager leur utilisation par les États. L'OACI devrait également tenir les États au courant de tout fait nouveau important ainsi que de l'expérience des États en la matière.

### 2.1.8 RECOMMANDATION

2.1.8.1 Sur la base de ses délibérations, le Groupe convient de la recommandation suivante :

2.1.8.1.1 Le Secrétariat devrait informer la Conférence des contraintes actuelles et futures en matière de capacité des aéroports et des services ATM.

#### *Restrictions aux vols de nuit*

---

## 2.1.9 CONCLUSIONS

2.1.9.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe tire les conclusions suivantes :

- a) le problème posé par les couvre-feux nocturnes est lié aux situations locales particulières, mais il a des incidences sur l'accès aux marchés et sur l'exploitation des services aériens internationaux en provenance d'autres États. À mesure que le trafic aérien continue à croître, ce problème subsistera. Il est peu probable que l'on trouve des solutions générales au niveau mondial, mais les États devraient dûment tenir compte des inquiétudes d'autres États dans ce domaine et des incidences négatives sur les services aériens internationaux et, dans la mesure du possible, faire de leur mieux pour résoudre ce problème ;
- b) pour résoudre les problèmes de bruit causés par les vols de nuit, les États devraient, dans leurs mesures réglementaires, respecter le principe de l'approche équilibrée de l'OACI, en tenant dûment compte de l'avis de tous les acteurs, en étudiant d'autres solutions à ces problèmes, et en s'efforçant de trouver les solutions présentant le meilleur rapport coût-efficacité. Les difficultés ou différends à cet égard devraient être résolus entre les États concernés dans le cadre des mécanismes de consultation dont ils disposent ;
- c) l'OACI devrait continuer à suivre la situation et les pratiques suivies par les États pour résoudre ce problème, sensibiliser davantage les États à ses orientations de politique et encourager leur utilisation par les États. L'OACI devrait également tenir les États au courant de tout fait nouveau important ainsi que des résultats de ses travaux à cet égard.

-----





## **2.2 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens**

### ***Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens — (WP/5)***

#### **2.2.1 INTRODUCTION**

2.2.1.1 Le Groupe examine la question de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens en se fondant sur la note WP/5. Dans cette note, le Secrétariat examine les faits nouveaux importants depuis ATConf/5 et fournit les renseignements sur les travaux et éléments d'orientation connexes de l'OACI, qui offrent de nombreuses options aux États.

2.2.1.2 Dans l'analyse de moyens plus pratiques pour faire avancer la libéralisation dans ce domaine, la note examine plusieurs options, notamment : a) continuer d'encourager les États à utiliser les moyens recommandés par l'OACI, comme ceux qui ont été adoptés par ATConf/5 ; b) élaborer un accord multilatéral ou plurilatéral fondé sur le concept que les États parties à l'accord s'engagent juridiquement à renoncer à la clause de nationalité dans leurs accords de services aériens (ASA).

#### **2.2.2 ANALYSE**

2.2.2.1 Le Groupe note les faits nouveaux importants dans ce domaine et convient que cette question est essentielle pour la libéralisation du transport aérien, et notamment l'accès aux marchés. Quoique de nombreux États aient continué à se prévaloir de la « clause de nationalité » dans leurs accords de services aériens, le Groupe note qu'il y a eu quelques progrès dans la libéralisation au cours de la dernière décennie, notamment au niveau régional, où plusieurs accords régionaux ont été mis en œuvre, en particulier dans des régions où s'est effectuée une vaste intégration économique.

2.2.2.2 De l'avis général, il faut faire davantage dans ce domaine pour s'adapter à la situation changeante et aux besoins des États et de l'industrie, en particulier à la nécessité d'un meilleur accès au capital international. Des appuis ont été exprimés pour que l'OACI continue à promouvoir ses éléments d'orientation actuels et encourage l'utilisation de ces éléments par les États.

2.2.2.3 Lors de l'analyse de la proposition d'élaboration d'un accord multilatéral ou plurilatéral sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, il y a eu un appui à l'approche multilatérale pour la libéralisation dans ce domaine. Certains conviennent qu'un accord de renoncement à la clause de nationalité dans les accords de services aériens est un moyen possible de faire progresser la libéralisation. Toutefois, d'autres estiment que l'accord proposé fondé sur la liberté de « choisir son partenaire » ne répondra pas à l'objectif de libéralisation et que des options plus ouvertes devraient être étudiées. Le Groupe convient que le Secrétariat devrait étudier d'autres options, notamment des options plus ouvertes pour un tel accord, en vue de leur présentation à ATConf/6 pour examen.

2.2.2.4 Selon un avis, en plus de l'étude de l'approche multilatérale pour la libéralisation, il pourrait être utile que le Secrétariat étudie d'autres approches en matière de libéralisation qui sont appliquées par des États, et notamment des dispositions plus libérales dans certains accords bilatéraux.

### 2.2.3 CONCLUSIONS

2.2.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe tire les conclusions suivantes :

- a) depuis la cinquième Conférence mondiale de transport aérien, bien que des points de vue et des approches divergents en matière réglementaire demeurent au sujet de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, davantage d'États sont prêts à libéraliser, puisqu'ils autorisent une propriété étrangère substantielle de leurs propres compagnies aériennes ou acceptent de désigner des compagnies aériennes d'autres États appartenant majoritairement à des intérêts étrangers, en dépit de la clause de nationalité figurant dans leurs accords bilatéraux ;
- b) d'énormes progrès ont été également réalisés au niveau régional, car des États de plusieurs régions ou sous-régions ont adopté des arrangements régionaux dans la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens entre leurs membres respectifs ;
- c) bien que la libéralisation ait quelque peu progressé et que les orientations de politique de l'OACI continuent d'être valables, les États hésitent à adopter des énoncés de politique d'application globale ou à s'engager à permettre la propriété étrangère illimitée de toutes les compagnies aériennes de tous les États. Il est donc nécessaire d'examiner d'autres options plus souples qui recueilleraient une plus large adhésion et feraient progresser la libéralisation, sans porter atteinte aux législations nationales ;
- d) l'OACI doit continuer à jouer un rôle majeur dans l'élaboration d'éléments d'orientation et doit prendre des mesures concrètes pour faciliter l'évolution de la réglementation, notamment en élaborant un arrangement multilatéral ou plurilatéral qui réponde aux besoins des États et de l'industrie.

### 2.2.4 RECOMMANDATIONS

2.2.4.1 Le Groupe examine les recommandations proposées et convient de ce qui suit :

- a) l'OACI devrait continuer à promouvoir ses éléments d'orientation sur la question de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et encourager les États à utiliser ces éléments dans leur réglementation ;
- b) l'OACI devrait envisager d'élaborer un accord multilatéral ou plurilatéral, et notamment des solutions possibles à soumettre à l'examen de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6).

-----

## **2.3 : Protection des consommateurs**

### ***Consumer Protection (Protection des consommateurs) — (WP/6)***

#### **2.3.1 INTRODUCTION**

2.3.1.1 Le Groupe examine cette question en se fondant sur la note WP/6, qui décrit les faits nouveaux dans ce domaine, notamment la détérioration perçue des services aux passagers, l'incidence des interruptions de voyages causées par des phénomènes météorologiques ou naturels extrêmes, et les activités réglementaires récentes aux États-Unis et dans l'UE, notamment dans le domaine de la transparence de la tarification des services par les compagnies aériennes.

2.3.1.2 Dans la note, le Secrétariat présente quelques moyens possibles de remédier aux insuffisances et à la fragmentation des règles et règlements existants, notamment par l'élaboration d'autres éléments indicatifs pour favoriser l'harmonisation réglementaire ; des principes de base pour la protection des passagers aériens ; et un éventuel code mondial de conduite.

#### **2.3.2 ANALYSE**

2.3.2.1 Le Groupe note les faits nouveaux importants à cet égard, et convient de la nécessité de la protection des consommateurs dans le transport aérien international. Il est également reconnu que dans l'étude de cette question, le recours au libre jeu du marché d'un côté ou à l'intervention réglementaire de l'autre peut varier selon les conditions ou caractéristiques de chaque État ou région.

2.3.2.2 Tout en reconnaissant qu'une harmonisation des régimes réglementaires est souhaitable, certains expriment leur scepticisme quant à la faisabilité d'une telle entreprise. De nombreux participants estiment que l'élaboration d'un code mondial de conduite est prématurée à ce stade. Toutefois, des appuis sont exprimés en faveur de l'encouragement de la compatibilité des règlements et de l'idée de l'élaboration d'un ensemble de principes fondamentaux sur la protection des consommateurs dans le transport aérien international, comme dans les domaines de la transparence de la tarification des compagnies aériennes, la surréservation, les retards des vols et le traitement des passagers en cas d'insolvabilité d'un transporteur aérien.

2.3.2.3 Le Groupe convient que, pour élaborer un ensemble de principes de base sur la protection des consommateurs et déterminer s'il faudra peut-être ultérieurement un code mondial de conduite, des renseignements supplémentaires sont nécessaires, en particulier sur l'efficacité des règlements actuels applicables à la protection des consommateurs et les engagements ou initiatives volontaires des compagnies aériennes. Ces renseignements devraient être recueillis afin de couvrir un vaste éventail d'États et de régions.

2.3.2.4 La diffusion d'informations transparentes aux consommateurs est également considérée comme nécessaire, en particulier du fait de l'absence d'une organisation mondiale représentant les voyageurs aériens. Il s'ensuit une discussion sur la pratique de la « dissociation » des services par les compagnies aériennes dans la tarification. Cette pratique consiste à offrir différents tarifs pour le même vol en séparant le plus grand nombre possible d'éléments de coûts, par exemple la franchise bagage gratuite, l'attribution de siège et les services offerts à bord. Les compagnies aériennes prétendent que cette pratique de tarification est un moyen de répondre à diverses demandes de la part des

consommateurs, mais il est signalé que la baisse du niveau de satisfaction des passagers laisse entendre que ces demandes ne font pas suite à une demande du marché ou des consommateurs.

2.3.2.5 Le Groupe note les renseignements sur les travaux de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) dans l'élaboration d'un projet de convention sur la protection des touristes et les prestataires de services touristiques et les incidences potentielles sur le régime réglementaire concernant la protection des voyageurs aériens. Le Groupe convient de la nécessité d'une étroite coordination entre les deux Organisations afin d'éviter tout chevauchement des travaux.

2.3.2.6 Le Groupe prend note de l'existence de règles différentes sur le traitement des passagers handicapés ou des personnes à mobilité réduite dans certains États et régions, mais reconnaît la difficulté de l'harmonisation de divers régimes de protection des consommateurs, car la situation et les besoins des États et régions varient. À cet égard, le Groupe note que les travaux de l'OACI sur la facilitation des voyages aériens des passagers handicapés sont menés par le Groupe d'experts de la facilitation.

### 2.3.3 CONCLUSIONS

2.3.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe tire les conclusions suivantes :

- a) la protection des consommateurs dans le transport aérien international est de plus en plus importante et les gouvernements dans diverses parties du monde sont plus attentifs aux intérêts des consommateurs. Certains ont adopté diverses approches réglementaires et non réglementaires sur ces questions. Toutefois, les approches réglementaires adoptées par les États varient, les règles et règlements restent fragmentés et l'efficacité et l'efficience des interventions réglementaires suscitent encore des controverses ;
- b) les compagnies aériennes ont continué de prendre diverses mesures, y compris des engagements volontaires, pour servir leurs clients et répondre aux demandes du marché. Toutefois, il semble qu'il y a eu une diminution de la satisfaction des passagers quant à la qualité du service et au traitement des clients, en particulier du fait du « découplage » de services comme la franchise bagage gratuite et l'attribution de siège, ce qui laisse entendre que ces évolutions ne résultent pas toujours de demandes du marché ou des clients. Des préoccupations ont également été soulevées en ce qui concerne les retards des vols et autres interruptions de voyages ;
- c) les éléments indicatifs de l'OACI concernant les intérêts des consommateurs restent pertinents et doivent être maintenus à jour afin qu'on puisse les adapter à la situation changeante. Davantage d'efforts devraient être faits pour favoriser la compatibilité des règles et règlements entre États ;
- d) l'OACI devrait continuer de jouer un rôle principal dans l'élaboration d'éléments d'orientation afin de résoudre les problèmes qui surgissent en matière de protection des consommateurs au niveau mondial, en tenant compte des intérêts des États, de l'industrie, des voyageurs aériens et autres acteurs de l'aviation. À cet égard, l'OACI devrait poursuivre sa coopération et sa coordination avec les organisations

---

internationales concernées, dans le cadre de leurs responsabilités constitutionnelles respectives, afin d'éviter tout chevauchement d'efforts.

## 2.3.4 RECOMMANDATIONS

2.3.4.1 Le Groupe examine les recommandations proposées et convient de ce qui suit :

- a) les États sont encouragés à utiliser les éléments d'orientation de l'OACI sur les intérêts des consommateurs dans leurs pratiques réglementaires, selon le cas, et, chaque fois que cela est possible, à coopérer en vue de la compatibilité des règles et règlements connexes et de moindres conflits dans ce domaine ;
- b) l'OACI devrait procéder à une étude sur l'efficacité des interventions réglementaires dans diverses régions en ce qui concerne la protection des consommateurs, ainsi que sur les avantages et désavantages respectifs de la réglementation d'une part et des engagements volontaires de l'industrie de l'autre ;
- c) l'OACI devrait envisager d'élaborer un ensemble de principes de base pour la protection des passagers aériens ;
- d) l'OACI continuera de coopérer avec l'OMT sur les questions d'intérêt mutuel et tiendra les États informés des travaux réalisés par l'OMT dans le domaine de la protection des touristes et des prestataires de services touristiques qui touchent au transport aérien.

-----



## **2.4 : Concurrence loyale**

### ***Fair Competition (Concurrence loyale) — (WP/7)***

#### **2.4.1 INTRODUCTION**

2.4.1.1 Le Groupe examine cette question en se fondant sur la note WP/7 présentée par le Secrétariat, dans laquelle celui-ci examine l'évolution récente, comme l'intensification de la concurrence entre compagnies aériennes ou alliances de compagnies aériennes, ainsi que les fusions résultantes entre transporteurs aériens. La note fait état de la fragmentation des réponses réglementaires aux questions de concurrence et de l'absence d'une vue commune de ce qui constitue des « conditions de concurrence équitables ».

2.4.1.2 Étudiant les travaux possibles sur la question de la concurrence loyale, le Secrétariat propose des mesures afin de mieux promouvoir l'utilisation par les États des éléments indicatifs existants de l'OACI. Il propose également quelques approches possibles pour encourager l'harmonisation ou la compatibilité des règles dans ce domaine, et notamment des moyens d'encourager la coopération, le dialogue et l'échange d'informations entre les autorités chargées de la concurrence.

#### **2.4.2 ANALYSE**

2.4.2.1 Le Groupe note l'évaluation de la situation qu'a faite le Secrétariat. Il est observé que la libéralisation du transport aérien international n'entraîne pas nécessairement un comportement ou des pratiques anticoncurrentiels. Même lorsque les marchés sont fortement réglementés, il pourrait y avoir des cas de distorsions de concurrence, notamment dans des situations de monopole ou d'oligopole. Certains participants estiment également que certains accords bilatéraux restreignent peut-être la concurrence, mais que d'autres, au contraire, contribuent à la libéralisation du transport aérien et favorisent donc la concurrence.

2.4.2.2 Les éléments d'orientation de l'OACI sont jugés utiles, mais il est convenu qu'il faut les actualiser. Il est largement reconnu qu'en raison des différences importantes existant entre les États et de la nature dynamique de la concurrence dans le transport aérien international, il sera difficile de parvenir à un consensus entre les États sur une définition des « conditions de concurrence équitables » pour le moment.

2.4.2.3 Le Groupe prend note et convient de l'utilité des mesures suggérées pour promouvoir la coopération entre les autorités de la concurrence dans le règlement des questions de concurrence dans le transport aérien international. À cet égard, il est observé que les autorités de la concurrence dans certains États ont un statut indépendant, auquel cas les autorités aéronautiques n'ont peut-être pas d'influence sur leurs positions et pratiques.

2.4.2.4 Lors de l'examen de moyens possibles de favoriser la convergence et la compatibilité en matière de réglementation, un appui se dégage en faveur de l'idée d'élaborer un ensemble de principes directeurs sur les conditions qui pourraient vraisemblablement constituer une concurrence loyale dans le transport aérien international. À cet égard, il est suggéré que l'OACI tienne compte des expériences ou des initiatives d'autres organisations intervenant dans les questions de concurrence internationale.

De tels principes directeurs devraient également être adaptables afin qu'ils puissent répondre à l'évolution rapide du marché et des situations réglementaires.

### 2.4.3 CONCLUSIONS

2.4.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe tire les conclusions suivantes :

- a) la concurrence entre compagnies aériennes et alliances s'est intensifiée depuis ATConf/5 et la concentration et les fusions entre transporteurs se sont également accélérées. L'environnement de plus en plus concurrentiel peut créer davantage de possibilités pour les exploitants aériens mais peut également donner lieu à davantage de différends. Les États devraient dûment tenir compte des préoccupations des autres États au sujet de l'application au transport aérien international des lois ou politiques nationales en matière de concurrence ;
- b) lorsque cela est possible, les États devraient faire tout leur possible pour qu'il y ait convergence ou compatibilité dans l'application de leurs règles et politiques de concurrence au transport aérien international. À cet égard, la coopération entre les États, en particulier entre leurs autorités de la concurrence, devrait être encouragée.

### 2.4.4 RECOMMANDATIONS

2.4.4.1 Le Groupe examine les recommandations proposées et convient de ce qui suit :

- a) l'OACI devrait continuer de suivre l'évolution de la situation dans ce domaine et actualiser ses éléments indicatifs afin de répondre aux changements et aux besoins des États. L'OACI devrait également encourager les États à utiliser ses éléments indicatifs le cas échéant et si cela est souhaitable, notamment dans leurs accords de services aériens et leurs règles nationales ou régionales en matière de concurrence ;
- b) l'OACI devrait étudier des voies et moyens d'encourager la coopération, le dialogue et l'échange d'informations entre les autorités de la concurrence afin de mettre en place un meilleur environnement de concurrence pour le transport aérien international ;
- c) l'OACI devrait envisager, dans le cadre de la préparation d'ATConf/6, de recueillir des renseignements sur les politiques et pratiques en matière de concurrence développées ou appliquées par les autres organisations ;
- d) l'OACI devrait étudier la possibilité d'élaborer un ensemble de principes fondamentaux sur la concurrence loyale dans le transport aérien international.

-----



## **2.5 : Sauvegardes**

### ***Sauvegardes dans le cadre de la libéralisation du transport aérien — (WP/8)***

#### **2.5.1 INTRODUCTION**

2.5.1.1 Le Groupe examine cette question en se fondant sur la note WP/8, présentée par le Secrétariat. Dans la note, est examinée la question des sauvegardes, sous les aspects suivants : participation effective et durable des États au transport aérien international ; assurance de services et aides/subventions des États ; nécessité de garantir des services aériens essentiels et de développer des routes pour le tourisme ; intérêt d'éviter les mesures unilatérales.

2.5.1.2 Le Groupe note que la question de sauvegardes permettant de garantir une concurrence loyale est traitée séparément dans la note WP/7, au titre du point 2.4 de l'ordre du jour.

#### **2.5.2 ANALYSE**

2.5.2.1 Le Groupe note et approuve l'évaluation de la situation actuelle faite par le Secrétariat sous les quatre aspects décrits dans la note. Le Groupe convient que dans un environnement libéralisé, il reste nécessaire d'avoir en place des sauvegardes dans ces domaines, et que les éléments d'orientation connexes de l'OACI restent pertinents et valables.

#### **2.5.3 CONCLUSIONS**

2.5.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe tire les conclusions suivantes :

- a) dans un marché du transport aérien international en voie de libéralisation, il reste nécessaire pour certains États de disposer de sauvegardes, en raison de la disparité des niveaux de développement et de la compétitivité des transporteurs, ainsi que de leur implantation géographique ;
- b) dans le processus de libéralisation, les États devraient dûment prendre en considération les principes convenus par la communauté aéronautique au sein des différentes instances de l'OACI, notamment en ce qui concerne les mesures de sauvegarde visant à assurer la participation durable et effective de tous les États au transport aérien international et la nécessité d'accorder une attention particulière aux intérêts et aux besoins des pays en développement ;
- c) les éléments d'orientation élaborés par l'OACI sur les mesures de sauvegarde dans des domaines spécifiques visés ci-dessus, à savoir les mesures concernant la participation, l'assurance de services, les aides/subventions publiques, les services aériens essentiels et la prévention de mesures unilatérales, restent pertinents et valables. Les États devraient être encouragés à utiliser les éléments d'orientation pertinents de l'OACI dans leurs pratiques réglementaires et à partager avec l'OACI et avec les autres États leur expérience en matière de libéralisation ;

- d) l'OACI devrait continuer à suivre l'évolution de la situation dans ces domaines, tenir à jour les éléments d'orientation pertinents et les adapter en fonction des faits nouveaux et, au besoin, examiner les questions d'importance mondiale qui se font jour.

-----

## **2.6 : Imposition et autres prélèvements frappant le transport aérien international**

### ***Imposition du transport aérien international — (WP/9)***

#### **2.6.1 INTRODUCTION**

2.6.1.1 Le Groupe examine cette question en se fondant sur la note WP/9, qui examine les questions liées aux taxes, redevances et autres prélèvements imposés à l'aviation civile et leur incidence sur le développement du transport aérien international. La note examine les politiques et les travaux de l'OACI sur la question de l'imposition et l'état de la mise en œuvre par les États. Elle décrit également les travaux entrepris par certaines organisations régionales et associations sectorielles.

2.6.1.2 Le Secrétariat présente quelques propositions de mesures destinées à améliorer la situation, et notamment sensibiliser les États aux politiques de l'OACI et faire mieux connaître ces politiques, ainsi qu'un arrangement réglementaire sous forme d'une clause type à insérer dans le modèle OACI d'accord sur les services aériens (TASA), dans le but d'améliorer la mise en œuvre des politiques.

#### **2.6.2 ANALYSE**

2.6.2.1 Le Groupe prend note de l'évaluation de la situation et d'autres informations connexes fournies dans la note. Notant les préoccupations exprimées au sujet de la prolifération continue de taxes ou d'autres prélèvements imposés au transport aérien et de leur incidence négative, il est observé que les États ont un droit souverain de déterminer leurs politiques et règles en matière d'imposition, et que les autorités de l'aviation civile ont quelquefois peu d'influence sur ces politiques, car la compétence en matière d'imposition appartient à d'autres autorités nationales.

2.6.2.2 Tout en reconnaissant que les États restent souverains dans le domaine fiscal, le Groupe note que les politiques de longue date de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien restent pertinentes et valables, et il appuie la mesure proposée par l'OACI visant à promouvoir la connaissance de ces politiques et leur application par les États.

2.6.2.3 Le Groupe examine la clause type qu'il est proposé d'insérer dans le TASA et convient que cet arrangement soit offert comme option à utiliser par les États à leur discrétion, soit dans l'accord sur les services aériens lui-même, soit dans un protocole d'entente ou un protocole de consultation. Le Secrétariat est invité à insérer ces explications clairement dans les notes explicatives du TASA sur l'article relatif à l'imposition. Il est en outre demandé que soit ajoutée une note pour indiquer que les questions d'imposition du transport aérien peuvent ne pas être du ressort des autorités aéronautiques mais relever de la compétence d'autres autorités nationales.

2.6.2.4 Le Groupe convient d'une proposition visant à ce que l'on appelle l'attention des États sur l'importance d'éviter la double imposition des activités de transport aérien. Le Groupe note également l'avis selon lequel la transparence en matière d'imposition est essentielle, car elle est aussi un élément fondamental de la protection des consommateurs, comme dans le cas de la tarification des compagnies aériennes.

### 2.6.3 CONCLUSIONS

2.6.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe tire les conclusions suivantes :

- a) à la différence des exemptions réciproques pour le carburant et les fournitures techniques des transporteurs aériens effectuant des vols internationaux et pour les revenus des aéronefs et des biens meubles, les États n'ont pas inclus dans leurs accords bilatéraux de transport aérien d'engagement de réduire ou d'abolir les taxes sur la vente et l'utilisation des vols internationaux. Au contraire, ces dernières années s'est poursuivie une prolifération de divers types de taxes et de droits et la situation se détériorera vraisemblablement au cours des prochaines années. Cette tendance, s'ajoutant au manque de transparence et aux pratiques discriminatoires à l'encontre du transport aérien par rapport à d'autres modes de transport, préoccupe grandement l'industrie et aura un effet négatif sur le développement durable du transport aérien et, par voie de conséquence, sur le développement économique national ;
- b) en matière d'imposition et de redevances d'usage, l'OACI a des politiques claires, qui restent valables. Les États devraient être exhortés à suivre et à appliquer ces politiques dans leurs réglementations, ainsi que l'a prescrit l'Assemblée dans sa Résolution A37-20, Appendices E et F. L'OACI devrait continuer à prendre les mesures nécessaires pour sensibiliser davantage les États à ses politiques sur l'imposition et les redevances d'usage et promouvoir plus vigoureusement leur application.

### 2.6.4 RECOMMANDATIONS

2.6.4.1 Le Groupe examine les recommandations proposées et convient de ce qui suit :

- a) les États sont instamment invités à suivre les politiques de l'OACI en matière d'imposition et à éviter la double imposition dans le domaine du transport aérien ;
- b) l'OACI devrait insérer dans l'article du TASA sur l'imposition un arrangement réglementaire facultatif concernant l'imposition de la vente et de l'utilisation des transports aériens internationaux, libellé comme suit :

*« .... Chaque Partie s'engage à réduire dans toute la mesure possible et à abolir, dès que sa situation économique le permettra, toutes les formes de taxe de vente ou d'utilisation des transports aériens internationaux, y compris les taxes sur les services non requis pour l'aviation civile internationale ou celles qui peuvent être discriminatoires à son égard. »*

Cette clause est une option à utiliser par les États à leur discrétion. Les États peuvent autrement choisir d'utiliser l'arrangement dans un protocole d'entente ou un protocole de consultation. Ces éléments seront insérés dans les notes explicatives, parallèlement à la clause de l'article du TASA sur l'imposition.

-----

**2.7 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne*****Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — (IP/3)*****2.7.1 INTRODUCTION**

2.7.1.1 Dans la note d'information IP/3, le Secrétariat informe le Groupe de son plan de préparation de la documentation pour le point 2.7 de l'ordre du jour d'ATConf/6 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne. Trois notes seront préparées pour la Conférence, à savoir un rapport sur la situation financière des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne ; une note rendant compte de la mise en œuvre des recommandations adoptées par la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS – 2008) ; et une troisième note qui examinera la question du financement des fonctions de supervision (par exemple la sécurité, la sûreté et la supervision économique de l'aviation civile).

**2.7.2 ANALYSE**

2.7.2.1 Le Groupe note les renseignements fournis dans la note IP/3 et approuve le plan du Secrétariat de préparation des notes connexes pour ATConf/6. En ce qui concerne les propositions éventuelles qu'examinera la Conférence sur la question du financement des fonctions de supervision, un avis est exprimé selon lequel la proposition de financement des fonctions de supervision de la sécurité, par exemple à travers les organismes régionaux de supervision de la sécurité, sous forme d'imposition aux passagers d'une redevance ou prélèvement éventuel, pourrait avoir de graves répercussions, y compris sur les politiques existantes de l'OACI relatives aux redevances et charges. Il convient donc d'appeler dûment l'attention de la Conférence sur ces répercussions.

-----



## **2.8 : Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI**

### ***Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI dans le domaine du transport aérien — (WP/10)***

#### **2.8.1 INTRODUCTION**

2.8.1.1 Le Groupe examine cette question en se fondant sur la note WP/10, qui traite de la pertinence et de l'efficacité des politiques et orientations de l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international.

2.8.1.2 La note indique que les éléments indicatifs et politiques de l'OACI restent pertinents, mais qu'il y a un manque de sensibilisation et de mise en œuvre de la part des États. Afin d'améliorer la situation, le Secrétariat souligne la nécessité d'outils et de moyens plus efficaces pour promouvoir les orientations de l'OACI, notamment en travaillant avec les États, l'industrie et autres organisations pertinentes pour améliorer la mise en œuvre des orientations de l'OACI. L'un des moyens suggérés consiste à encourager les États à incorporer les principes, politiques et éléments stratégiques de l'OACI dans leur législation nationale, leurs politiques, leurs règlements et leurs accords de services aériens. Une autre idée est d'envisager l'élaboration d'une nouvelle annexe à la Convention de Chicago, portant sur les questions de transport aérien.

#### **2.8.2 ANALYSE**

2.8.2.1 Le Groupe note les renseignements fournis dans la note. Tout en convenant qu'il serait utile, comme il est suggéré, d'inclure les orientations stratégiques de l'OACI dans la législation nationale, les politiques et les règlements des États et dans les accords de services aériens, le Groupe estime qu'il n'est pas en mesure de donner des avis ou une opinion à ce stade sur l'idée de créer une nouvelle annexe à la Convention de Chicago, en raison du manque d'informations sur l'ampleur et la teneur de ce document. Le Groupe propose donc que le Secrétariat fournisse aux États des renseignements complémentaires sur cette annexe, et notamment l'ampleur et la teneur proposées, afin de permettre aux États d'examiner dûment la proposition.

2.8.2.2 Le Groupe estime qu'il est utile que le Secrétariat procède à une enquête auprès des États et des organisations concernées sur la pertinence et l'utilisation des politiques et orientations existantes de l'OACI, notamment *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) et le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626), dont le résultat pourrait aider à la préparation de la note pour ATConf/6 sur cette question. Il est également suggéré que la note pour la Conférence demande instamment aux États de s'acquitter de l'obligation que leur fait la Convention de Chicago de déposer leurs accords de services aériens, y compris les protocoles d'entente connexes, auprès de l'OACI.

### 2.8.3 CONCLUSIONS

2.8.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe tire les conclusions suivantes :

- a) il convient de réaffirmer le rôle de chef de file de l'OACI dans la réglementation économique du transport aérien international et l'élaboration d'orientations stratégiques complètes pour aider les États à créer un environnement réglementaire favorable au développement durable du transport aérien et avantageux pour toutes les parties prenantes ;
- b) les États devraient reconnaître l'importance et la pertinence des politiques et orientations de l'OACI et devraient consentir tous les efforts pour veiller à honorer leurs engagements au titre des dispositions des résolutions de l'Assemblée dans le domaine du transport aérien ;
- c) en coopération avec l'industrie, l'OACI devrait prendre toutes les mesures pertinentes pour mieux faire connaître l'existence et la substance de ses politiques ainsi que l'utilisation de ses éléments indicatifs sur la réglementation économique.

### 2.8.4 RECOMMANDATIONS

2.8.4.1 Le Groupe examine les recommandations proposées et convient de ce qui suit :

- a) l'OACI devrait encourager les États à incorporer les principes, politiques et orientations de l'OACI dans leurs législations, règles et règlements nationaux, ainsi que dans les accords sur les services aériens ;
- b) l'OACI devrait procéder auprès des États ainsi que des organisations concernées une enquête sur la pertinence et l'utilisation des politiques et orientations existantes de l'OACI, notamment les documents 9587 et 9626. Les réponses des États à cette enquête constitueront la base d'un rapport qui sera présenté à ATConf/6 ;
- c) l'OACI devrait fournir aux États des renseignements complémentaires sur l'ampleur et la teneur proposées d'une éventuelle nouvelle annexe à la Convention de Chicago afin de permettre aux États d'examiner dûment la proposition.

-----



---

**Point 3 de l'ordre du jour : Examen de la politique et des éléments indicatifs actuels de l'OACI sur la réglementation du transport aérien international**

*ICAO policy and guidance material on the regulation of international air transport (Politique et éléments indicatifs de l'OACI sur la réglementation du transport aérien international) — (WP/11)*

### 3.1 INTRODUCTION

3.1.1 Dans la note WP/11, le Secrétariat fournit des renseignements sur les politiques et éléments indicatifs actuels de l'OACI sur la réglementation du transport aérien international, principalement les Doc 9587 et Doc 9626, ainsi que son plan d'actualisation de ces documents.

### 3.2 ANALYSE

3.2.1 Un large accord se dégage sur le fait que la politique et les éléments indicatifs actuels de l'OACI sur la réglementation du transport aérien international sont utiles aux États dans leurs pratiques réglementaires et que l'OACI devrait continuer de fournir ces orientations afin de faciliter le processus de libéralisation et d'y aider les États.

3.2.2 Le Groupe note le plan du Secrétariat en vue de l'actualisation des deux publications. Étant donné que de nombreuses parties des politiques et éléments indicatifs existants de l'OACI sont déjà examinés dans le cadre de l'examen par le Groupe de questions parallèles au titre des points de l'ordre du jour de la réunion, le Groupe convient de se concentrer principalement sur la structure et la teneur générales des deux documents, dans le but d'améliorer encore leur présentation. Le Groupe convient également de fournir les avis, suggestions et autres contributions complémentaires demandés par le Secrétariat avant la fin de septembre 2012.

-----



**Point 4 de l'ordre du jour : Questions diverses**

4.1 Le Groupe n'a soulevé au titre de ce point de l'ordre du jour aucune question digne de discussion ou d'attention.

— FIN —