

**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**

**PROJET RÉVISÉ DE DÉCLARATION DE PRINCIPES GÉNÉRAUX**

(Note présentée par le Secrétariat)

**1. INTRODUCTION**

1.1 Conformément aux dispositions du paragraphe 3 de la note WP/19, un grand nombre d'observations sur le projet de Déclaration de principes généraux ont été communiquées. Elles comprenaient des propositions de modifications de fond, de structure et de forme du projet figurant dans l'Appendice A de la note WP/19.

1.2 Un projet de Déclaration révisé, produit par le Secrétariat en consultation avec le Président de la Conférence et avec le Président du Conseil, figure dans l'Appendice de la présente note.

**2. SUITE PROPOSÉE**

2.1 La Conférence est invitée à adopter le projet de Déclaration figurant dans l'Appendice.

-----

## APPENDICE

### PROJET DE DÉCLARATION DE PRINCIPES GÉNÉRAUX POUR LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

*Note* : Les crochets indiquent la provenance du texte dans l'Appendice A de la note WP/19 (avant toute addition ou modification).

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 :

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

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

*Soulignant* l'importance cruciale de la sécurité et de la sûreté du transport aérien international, [nouveau]

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

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

**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 le transport aérien international continue de se développer d'une manière qui :

- a) assure des niveaux élevés de sécurité et de sûreté et les améliore; [alinéa 1.1 a)]

- b) favorise la participation effective et durable de tous les États au transport aérien international et à ses bienfaits, en respectant la souveraineté nationale et l'égalité des chances; [alinéa 1.1 h)]
- c) prenne en considération les différences de niveau de développement économique entre les États en maintenant le principe de la «communauté d'intérêts» et en instaurant des mesures préférentielles pour les pays en développement; [nouveau]
- d) procure des infrastructures de soutien adéquates à un prix raisonnable; [alinéa 1.1 f)]
- e) facilite la mobilisation de ressources, particulièrement pour les pays en développement; [nouveau]
- f) permette la croissance sur une base économiquement durable, appuyée par l'adaptation de l'environnement réglementaire et opérationnel; [alinéa 1.1 b)]
- g) contribue à limiter son incidence sur l'environnement; [alinéa 1.1 g)]
- h) réponde aux attentes raisonnables des consommateurs et aux besoins de services publics, particulièrement sur les routes à faible trafic ou non rentables pour d'autres raisons; [alinéa 1.1 c)]
- i) favorise l'efficacité et réduise au minimum les distorsions du marché; [alinéa 1.1 d)]
- j) préserve adéquatement et efficacement une concurrence loyale [alinéa 1.1 e)]
- k) valorise la coopération et l'harmonisation aux niveaux sous-régional, régional et mondial; [alinéa 1.1 i)]
- l) prenne dûment en considération les intérêts de toutes les parties directement concernées, notamment les transporteurs aériens et les autres exploitants, les usagers, les aéroports, les collectivités locales, le personnel ainsi que les prestataires de services de tourisme et de voyage; [alinéa 1.1 j)]

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

## 2. Sécurité et sûreté

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

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

2.3 Les États devraient prêter une attention particulière aux incidences sur la sécurité et sur la sûreté des opérations transfrontalières faisant intervenir des arrangements de location d'aéronefs ou de partage de codes entre compagnies aériennes, ou d'autres arrangements similaires; [nouveau]

2.4 Les mesures de sécurité et de sûreté devraient être mises en œuvre de façon rationnelle sur le plan des coûts pour éviter d'imposer un fardeau excessif à l'aviation civile; [par. 2.3]

2.5 Dans la mesure du possible, les mesures de sûreté ne devraient pas perturber ni gêner le flux des passagers, des marchandises, de la poste ou des aéronefs; [par. 2.3]

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

### 3. **Participation et durabilité**

3.1 Tous les États partagent l'objectif fondamental d'une participation effective et durable au transport aérien international et à ses bienfaits, dans le respect de la souveraineté nationale et de l'égalité des chances; [par. 3.3]

3.2 Les États devraient mettre en place et maintenir des sauvegardes pour garantir la sécurité, la sûreté, la stabilité économique et la concurrence loyale; [par. 3.5]

3.3 Les États devraient faire en sorte que l'infrastructure nécessaire en matière d'aéroports et de services de navigation aérienne soit fournie à un prix raisonnable et de façon non discriminatoire; [par. 5.1]

3.4 Les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne devraient servir qu'à payer le coût de la fourniture des installations et services à l'aviation civile; [par. 3.9]

3.5 Les intérêts et les besoins des pays en développement devraient recevoir une attention spéciale, et des mesures préférentielles ainsi qu'un soutien financier peuvent être accordés; [par. 3.6]

3.6 La communauté aéronautique mondiale devrait œuvrer à la promotion du développement du transport aérien dans le souci de la protection de l'environnement, en limitant les incidences du transport aérien de façon à établir une compatibilité maximale entre le progrès sûr, économiquement rationnel et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement. [par. 5.2]

### 4. **Libéralisation**

4.1 L'objectif de l'évolution constante de la réglementation est de créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie sans compromettre la sécurité et la sûreté et en respectant les normes sociales et les normes du travail; [par. 3.2]

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

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

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

4.5 Les États devraient dans la mesure du possible libéraliser l'accès aux marchés du transport aérien international, l'accès des transporteurs aériens aux capitaux internationaux et la liberté pour ces transporteurs de mener leurs activités commerciales; [par. 3.7]

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

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

4.8 La transparence est un élément important pour promouvoir la croissance économique, la compétitivité et la stabilité financière aux niveaux national, régional et international, et elle renforce les bienfaits de la libéralisation; [par. 3.11]

4.9 Le secteur du transport aérien devrait continuer à être encouragé à améliorer les services fournis aux passagers et aux clients du fret aérien, ainsi qu'à élaborer et à appliquer des mesures appropriées pour protéger les intérêts des consommateurs. [par. 3.8]

## 5. Concurrence et coopération

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

5.2 La coopération entre les États facilite la libéralisation et prévient les conflits, spécialement en ce qui concerne les questions de politique ou de législation sur la concurrence et les conditions d'emploi intéressant le transport aérien international; [par. 4.1]

5.3 Les États devraient éviter de prendre des mesures unilatérales susceptibles de nuire au développement ordonné et harmonieux du transport aérien international, et veiller à ce que les politiques et les législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans qu'il soit dûment tenu compte de ses caractéristiques propres; [par. 4.2]

5.4 Dans le cas où des aides publiques au secteur du transport aérien sont justifiées, les États devraient agir de façon transparente et efficace pour que ces aides ne nuisent pas à la concurrence sur le marché ou ne conduisent à des résultats impossibles à soutenir, et pour qu'elles soient autant que possible temporaires; [par. 4.3]

5.5 Sous réserve du respect du droit applicable sur la concurrence, les États devraient continuer d'accepter l'existence de systèmes intercompagnies multilatéraux qui permettent aux États, aux transporteurs aériens, aux passagers et aux expéditeurs d'avoir accès à un réseau mondial de transport aérien de façon non discriminatoire. [par. 4.4]

## 6. Rôle de l'OACI

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

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

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

6.4 Les États devraient continuer à informer l'OACI des faits nouveaux dans le transport aérien international, notamment des arrangements libéralisés mis en place à divers niveaux, et à promouvoir, dans d'autres instances, une parfaite compréhension du mandat et du rôle de l'OACI. [par. 6.3]