

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

Montréal, 24 – 29 mars 2003

**Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.6 : Règlement des différends**

**ÉNONCÉ DE POLITIQUE DE L'IATA
RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS DANS LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL**

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

SOMMAIRE

La libéralisation du transport aérien a des effets sur le type de différends et la nature des parties en cause, de sorte que les mécanismes traditionnels de consultation et d'arbitrage pourraient ne plus être adéquats. Il faut des mécanismes de médiation ou de solution de conflit rapides et efficaces pour éviter que les plaignants ne subissent des dommages irréversibles. L'IATA propose un processus expéditif faisant appel aux bons offices d'un médiateur ou d'un comité de règlement de différends, siégeant à dates fixes. Les parties s'entendraient sur des critères clairs pour l'application des décisions prises par le médiateur ou le panel, tout en acceptant la possibilité de mesures de rétorsion dans les cas où les décisions ne seraient pas appliquées.

La suite à donner par la Conférence figure au § 5.1.

1. LE BESOIN DE REVOIR LES MÉCANISMES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1.1 Le courant de libéralisation et de privatisation du transport aérien international a des effets sur le type de différends qui peuvent survenir et sur la nature des parties en cause. En particulier, les litiges commerciaux risquent d'augmenter en nombre.

1.2 Dans les marchés libres, on cherche évidemment à s'assurer que la concurrence s'exerce sainement. Si des litiges surviennent, on veut que des mécanismes de médiation ou de solution de conflit interviennent avant que les parties en cause ne subissent des dommages permanents ou irréversibles. Cette question préoccupe particulièrement les pays en développement ; un mécanisme amélioré de règlement des différends devrait être perçu comme un «filet de sécurité» plus abordable que le recours à l'arbitrage.

¹ Les versions arabe, espagnole et française ont été fournies par l'Association du transport aérien international (IATA).

1.3 Le recours aux lois locales sur la concurrence n'est pas toujours approprié, en particulier pour les transporteurs étrangers. De plus, un service aérien international est naturellement soumis à au moins deux législations nationales qui peuvent n'être pas totalement compatibles.

1.4 Les mécanismes de règlement des différends doivent être revus afin d'éviter que des litiges internationaux ne nuisent au processus de libéralisation.

2. LES ARRANGEMENTS ACTUELS

2.1 **Accords bilatéraux.** Les stipulations relatives au règlement des différends prévues dans les accords internationaux de transport aérien ont très peu évolué au cours des cinquante dernières années. Elles se résument généralement à deux clauses relatives à la consultation et au règlement des différends, régissant l'interprétation ou l'application de l'accord. Toute situation couverte par l'accord est sujette à ces clauses.

2.1.1 On utilise généralement des consultations pour résoudre les différends. L'arbitrage d'un tribunal, tel que prévu par l'article sur le règlement des différends, est perçu comme trop onéreux et trop long. C'est pourquoi on l'utilise peu.

2.2 **Accords multilatéraux.** L'accord multilatéral de l'APEC de mai 2001 a introduit un élément de nouveauté important en reconnaissant l'intérêt des tierces parties dans un différend qui survient dans le cadre d'un accord multilatéral.

2.2.1 Le processus d'arbitrage de l'APEC (article 14) exige que le plaignant qui soumet un différend à l'arbitrage en informe toutes les autres parties au moment même où il dépose sa requête.

2.2.2 Une tierce partie peut intervenir dans un différend lorsque ses intérêts sont en jeu. On s'attend à ce que le processus de règlement des différends en soit plus transparent et que la participation s'accroisse à mesure que de nouveaux pays adhèrent à l'accord.

2.3 **Loi de la concurrence.** La libéralisation suppose qu'on assouplisse les règlements de nature prescriptive concernant la façon d'opérer des transporteurs et qu'on se fie plutôt aux forces du marché et aux lois de la concurrence, qui deviennent ainsi l'élément déterminant pour contrôler le comportement du marché.

2.3.1 On peut se demander quelle loi de la concurrence va s'appliquer et comment on interprètera les principes qui la sous-tendent, étant donné que les lois diffèrent selon les États et qu'une législation nationale ne s'applique pas aux gestes posés par un autre État, en vertu du principe d'immunité de l'État souverain.

2.3.2 Au cours des dernières années, la loi sur la concurrence a été appliquée de plus en plus fréquemment à l'aviation, en particulier aux États-Unis et dans l'Union européenne, à l'égard des fusions et des alliances commerciales.

2.3.3 En 1989, l'OACI a publié des lignes directrices sur la façon d'éviter ou de régler des conflits concernant l'application des lois sur la concurrence. On reconnaît que dans un marché libre, certaines compagnies peuvent avoir des pratiques commerciales considérées comme injustes et qu'il devrait y avoir des ententes préalables pour identifier ces pratiques et pour leur faire face, de même que des mesures de redressement provisoires.

2.3.4 Il est clair que les législations nationales sur la concurrence ne vont pas être amendées pour satisfaire les besoins spéciaux de l'industrie aérienne et qu'elles seront invoquées de plus en plus souvent. Les préoccupations actuelles concernant d'éventuels conflits liés à l'application de ces lois vont demeurer. Les lignes directrices de l'OACI devraient être considérées à l'avenir comme un moyen de composer avec les différences.

2.4 **Autres approches.** En principe, on dispose d'autres procédures, dont le recours à la Cour internationale de Justice, à la Cour permanente d'arbitrage et au mécanisme de règlement des différends de l'Organisation mondiale du commerce. Mais en pratique, ces mesures sont rarement appliquées, sinon inapplicables.

3. OBJECTIFS

3.1 L'IATA est d'accord avec le Neuvième groupe d'étude de l'OACI sur la réglementation du transport aérien (recommandation ATRP/9-2) concernant la nécessité d'un mécanisme flexible, en termes de disponibilité et d'application, qui offrirait une solution de rechange ou une mesure intermédiaire entre les consultations traditionnelles et les processus d'arbitrage, qui serait simple à administrer, expéditif et peu dispendieux, et qui inspirerait la confiance vis-à-vis du processus et des objectifs de la libéralisation.

3.2 Un mécanisme amélioré devrait être rapide. Mais lorsqu'un différend ne peut être réglé rapidement, on devrait prévoir des mesures temporaires. Selon l'Accord type de ciel ouvert des États-Unis et l'Accord multilatéral de l'APEC, un tribunal peut recommander des mesures intérimaires dans l'attente d'un jugement final.

3.3 La transparence n'est pas nécessairement un enjeu dans un différend entre deux États souverains, mais elle devient importante lorsque des intérêts privés sont en cause. La transparence va aider à garantir qu'une tierce partie n'est pas affectée par un différend ou par le règlement de ce différend. Elle rendra aussi les jugements plus compréhensibles et plus acceptables.

3.4 Plusieurs accords bilatéraux (ainsi que l'Accord de l'APEC) comportent une clause de règlement des différends qui stipule que les signataires sont tenus de respecter les décisions du Tribunal d'arbitrage et de les appliquer dans le cadre de leur législation nationale.

3.5 Dans le passé, les différends ont généralement été réglés par des consultations. Par conséquent, on s'est rarement interrogé sur les mécanismes d'exécution de jugement et de sanction et sur leur efficacité.

4. MÉCANISME RÉVISÉ DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

4.1 Compte tenu de ce qui précède, l'IATA accueille favorablement les changements proposés par l'OACI dans l'Article sur le règlement des différends envisagé par le groupe d'étude ATRP/10 en mai 2002.

4.2 Le principal changement vise à établir un mécanisme de règlement expéditif, respectant des délais stricts et faisant appel aux bons offices d'un médiateur ou d'un comité de règlement des différends. Le comité serait formé par des experts reconnus dans le domaine de l'aviation et on permettrait l'intervention de tierces parties.

4.3 Ce mécanisme ne porte pas préjudice aux procédures actuelles de consultation ou d'arbitrage. En fait, les États devraient d'abord tenter de résoudre les différends au moyen d'un processus de consultation.

4.4 En particulier, l'IATA identifie un certain nombre de besoins:

- a) un médiateur ou un comité de règlement des différends disponible pour entendre la cause, étudier les preuves et émettre un jugement intérimaire (au besoin) et un jugement final à l'intérieur d'un délai fixe ;
- b) l'assurance que les États vont respecter les décisions du médiateur ou du comité de règlement des différends et appliquer ces décisions dans la mesure du possible ;
- c) des contre-mesures proportionnelles dans le cas où un État s'abstiendrait ou serait incapable d'appliquer une décision accélérée du comité de règlement des différends ;
et
- d) des critères clairs, acceptés par les parties concernées, pour le règlement des différends.

5. ACTION À PRENDRE PAR LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence est invitée à soutenir l'adoption de principes en vue de la révision du mécanisme de règlement des différends et à demander au Conseil de l'OACI de mettre en place ce mécanisme.