

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

Montréal, 24 – 29 mars 2003

- Point 1 : Aperçu préliminaire**
1.1 : Historique et expérience de la libéralisation
Point 4 : Examen d'un cadre général pour la libéralisation sur le long terme
4.1 : Mécanismes pour faciliter une plus grande libéralisation

**OPINION DE LA GÉORGIE SUR CERTAINS ASPECTS DE LA
LIBÉRALISATION (BESOIN DE PUBLIER UN DOCUMENT
EXHAUSTIF SUR LES QUESTIONS DE LIBÉRALISATION)**

(Note présentée par la Géorgie)

SOMMAIRE

Cette note présente l'opinion de la Géorgie sur le besoin d'étudier l'expérience de la libéralisation dans le domaine de l'aviation civile dans divers États et régions du monde et de publier un document exhaustif sur les questions de libéralisation.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 2.

RÉFÉRENCES

Doc 9626, *Manuel de réglementation du transport aérien international*
Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*
Doc 9644, *Conférence mondiale de transport aérien sur la réglementation du transport aérien international : le présent et l'avenir* (ATConf/4)
Expérience de la Géorgie en matière de réglementation des marchés

1. INTRODUCTION

1.1 À ce stade de l'évolution de l'aviation civile mondiale, la libéralisation a une incidence de plus en plus marquée sur l'ensemble du secteur du transport aérien. Il est devenu de toute première importance d'évaluer les promesses de la libéralisation ainsi que la nécessité et les conséquences de son développement. Selon nous, l'OACI a correctement évalué la situation de l'aviation civile mondiale en proposant comme principal thème de la Conférence les **Défis et promesses de la libéralisation** et a défini les principaux objectifs de la Conférence, qui consistent à **élaborer un mécanisme de protection visant**

(2 pages)

G:\ATConf.05\ATConf.05.wp.043.fr\ATConf.05.wp.043.fr.doc

à assurer la participation effective et durable des pays en développement au mécanisme en question. Ainsi, l'OACI a assumé et joué un rôle de catalyseur concernant la participation active à la Conférence de tous les États, développés et en voie de développement.

1.2 Le développement de la libéralisation sans une parfaite compréhension de ses résultats anticipés et sans réglementation de ce processus (le mot «réglementation» devant être pris dans son sens conventionnel) peut s'avérer désastreux pour les États en voie de développement du point de vue aéronautique.

1.3 En conséquence, tout en appuyant pleinement le mécanisme de libéralisation, les États «en voie de développement» adoptent une attitude très prudente vis-à-vis du mécanisme mondial de libéralisation et, en particulier, du niveau futur de cette dernière.

1.4 À cet égard, il faut tenir compte du facteur fondamental le plus important pour le développement réussi de la libéralisation : **le mécanisme et la structure de la libéralisation doivent être rendus intéressants tant pour le consommateur que pour les entreprises aéronautiques du secteur de l'aviation civile**, c'est-à-dire que la poursuite de son développement doit offrir des **avantages** aux participants au mécanisme de libéralisation.

1.5 Le principal obstacle à la libéralisation et, partant, à la réalisation des promesses considérables pour l'aviation civile pourrait être notre **façon de penser** et ceci n'est pas sans raison.

1.6 Il est très difficile de rompre les fondations de la réglementation du secteur, «légitimées» par plusieurs décennies, et si le transporteur aérien ou d'autres entreprises du secteur de l'aviation, selon les vœux du consommateur, trouvent d'autres moyens (tant légaux qu'illégaux) de satisfaire les intérêts de ce dernier, nous devons, à l'intérieur de limites raisonnables, créer toutes les conditions (**avant tout juridiques**) pour satisfaire ces exigences. À cet égard, afin d'atteindre les résultats souhaités, et ce qui est encore plus important, les résultats objectifs, de la libéralisation, il faut avant tout contrer les arguments des adversaires de la libéralisation et donc posséder les renseignements les plus exacts possible sur les résultats définitifs (positifs comme négatifs) du mécanisme de libéralisation déjà notés dans certains États et certaines régions. Ceci permet de soupeser, d'évaluer et de prendre la décision appropriée (qui pourrait même être une décision fondamentale). À cet égard, l'OACI devrait fournir aux participants au forum mondial et aux gouvernements des États les renseignements les plus réalistes et les plus complets possible sur le sujet proposé pour la Conférence, **la libéralisation**.

1.7 Simultanément, il faut tenir compte du fait que l'aviation civile n'est pas un secteur fermé, bien au contraire. Le développement de l'aviation civile facilite celui du commerce, du tourisme, des secteurs des services et d'autres secteurs de l'économie. Il serait donc particulièrement pertinent que les renseignements sur la libéralisation dont il est question plus haut comprennent des éléments sur la façon dont le mécanisme de libéralisation de l'aviation civile se répercute sur d'autres secteurs de l'économie.

2. DÉCISION DE LA CONFÉRENCE

2.1 La Conférence est invitée à reconnaître la nécessité d'étudier l'expérience acquise en matière de libéralisation du secteur de l'aviation civile dans différents États et régions du monde et à publier un document exhaustif à ce sujet.