

**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**
2.3 : Concurrence loyale et mécanismes de protection

MESURES PREFERENTIELLES EN FAVEUR DES PAYS EN DEVELOPPEMENT

(Note présentée par Etats africains)²

SOMMAIRE

La présente note rappelle les délibérations de la 4^{ème} Conférence mondiale de transport aérien sur la question des mesures préférentielles en faveur des pays en développement, fait état des développements en la matière et soumet à la Conférence des recommandations visant à poursuivre la mise en œuvre de ces mesures.

La suite proposée par la Conférence figure au paragraphe 4.

REFERENCES

- Doc.9644 ATConf/4 - Rapport de la 4^{ème} Conférence mondiale de transport aérien
- ATConf/4 – WP/80 – Mesures préférentielles en faveur des pays en développement
- A32 – WP/156 – Mesures préférentielles
Lettre aux Etats EC 2/75-97/1 du 17 janvier 1997
- ATConf/5 – WP/11 – Mesures de sauvegarde pour assurer une concurrence loyale

¹ La version en français a été fournie par les Etats africains.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de la 4^{ème} Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/4), les Etats africains avaient présenté la note de travail WP/80 : Mesures préférentielles pour les pays en développement dans laquelle ils soulignaient le caractère marginal de la participation des pays en développement au transport aérien international.

1.2 Reconnaissant que cette situation était due à plusieurs facteurs, y compris les inégalités en matière d'accès aux marchés, la note préconisait que les nouvelles réglementations devraient contenir des « mesures préférentielles » et dont l'application permettrait ainsi l'élimination graduelle de ces inégalités.

1.3 En conséquence, les Etats africains proposaient que l'OACI étudiat les mesures préférentielles susceptibles de faire partie de la réglementation future concernant l'accès au marché, les entraves d'ordre structurel, les règles de concurrence, l'environnement, l'imposition et les pratiques commerciales.

1.4 La Conférence a adhéré à la proposition des Etats africains et a recommandé que l'OACI mène une étude sur les mesures préférentielles qui ferait partie de la future réglementation sur l'accès au marché, les entraves structurelles, les règles de concurrence, l'environnement, l'imposition et les pratiques commerciales. Cette étude serait soumise à l'assemblée extraordinaire de l'OACI.

1.5 La Conférence a reconnu que le développement de l'aviation civile était critique pour le développement socio-économique de tous les Etats et qu'ils doivent se conformer aux objectifs définis à l'Article 44 de la Convention de Chicago, en vue d'une participation raisonnable de tous les Etats au système international de transport aérien. La Conférence a donc recommandé que l'OACI étudie, dans le contexte global de la réglementation économique du transport aérien international, et à la lumière des discussions sur la question, des mesures préférentielles pour les pays en développement, et développe plus tard des recommandations appropriées; un rapport sur les progrès accomplis devant ensuite être soumis à la session ordinaire suivante de l'Assemblée.

2. MISE EN ŒUVRE ET MESURES DE SUIVI

2.1 Conformément à la Recommandation de la Conférence, le Secrétariat de l'OACI a mené l'étude susmentionnée qu'il a ensuite, par décision du Conseil en date du 22 novembre 1996, diffusée, par lettre EC 2/75-97/1 en date du 17 janvier 1997, aux Etats contractants pour information et pour qu'ils utilisent autant que possible les mesures préférentielles qui y sont suggérées.

2.2 En approuvant sa diffusion, le Conseil a noté que l'étude en question avait un caractère purement informatif, et qu'il appartiendrait aux Etats, compte tenu des besoins et des circonstances qui leur sont propres, de déterminer l'opportunité, le moment et la façon d'appliquer l'une ou l'autre de ces mesures préférentielles dans leurs relations réglementaires.

2.3 Compte tenu du caractère relativement nouveau du concept dans la réglementation économique du transport aérien international, le Conseil a également demandé aux Etats qu'ils fassent connaître leur avis sur cette étude, et notamment les fruits de l'expérience pratique qu'ils pouvaient avoir acquise dans l'utilisation de mesures préférentielles, en vue du rapport qu'il devait faire à la 32^{ème} session ordinaire de l'Assemblée.

2.4 Lors de la 32^{ème} session ordinaire de l'Assemblée de l'OACI qui s'est tenue en 1998, à Montréal, dans la note de travail WP/156, les Etats africains exhortaient à nouveau à ce que la communauté aéronautique internationale prête une attention toute particulière aux besoins des pays en développement et à l'application des mesures préférentielles.

2.5 Suite aux délibérations sur cette question, l'Assemblée exhortait les Etats à accorder une attention spéciale, dans leurs relations de transport aérien, aux intérêts et besoins des pays en développement et, quand les circonstances le permettent, d'accorder des mesures préférentielles appropriées.

3. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

3.1 Depuis la dernière Conférence mondiale de transport aérien, le contexte juridique, institutionnel, économique et politique du transport aérien international a évolué de manière significative. Cependant, la situation dans les pays en développement ne s'est pas améliorée et les déséquilibres, qui caractérisent l'exploitation du transport aérien international prévalent toujours.

3.2 Face à cette situation, il est nécessaire de réitérer toute la pertinence de l'application des Mesures Préférentielles.

3.3 A cet égard, les mesures préférentielles sur une base non réciproque devraient comprendre :

- a) La possibilité pour les pays en développement de désigner une compagnie aérienne d'un autre Etat appartenant à un même groupement économique ou communauté d'intérêts, pour exploiter des services aériens entre le premier Etat et l'Etat tiers;
- b) L'accès aux ressources financières et à la technologie;
- c) L'accès aux marchés développés, sur une base non réciproque;
- d) L'assouplissement de critères de propriété aux fins de désignation;
- e) Mesures de protection et mesures du filet de sécurité;
- f) Allocation des créneaux horaires.

3.4 Il est donc proposé, que l'OACI développe une clause type sur les Mesures Préférentielles pour faciliter leur mise en œuvre.

4. SUITE A DONNER

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) Réaffirmer la validité et la pertinence des Mesures Préférentielles;
- b) Exhorter les Etats à accorder, quand cela est possible, des Mesures Préférentielles appropriées dans leurs relations de transport aérien;

- c) Recommander que l'OACI développe une clause type sur les Mesures Préférentielles pour faciliter leur mise en œuvre.

— FIN —