



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 41 : Réglementation économique du transport aérien international

#### POLITIQUE AÉRONAUTIQUE COMMERCIALE DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

(Note présentée par la République dominicaine)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient un bref rapport sur les progrès faits par la République dominicaine en matière de réglementation du transport aérien, et souligne les mesures importantes prises par ce pays en se fondant sur les lignes directrices énoncées par la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5), *Défis et opportunités de la libéralisation*, qui s'est tenue à Montréal (Canada), du 24 au 29 mars 2003, et depuis 2004, pour avancer vers un processus plus libéralisé dans ses relations aéronautiques commerciales avec d'autres États, qui ont abouti à l'adoption formelle en 2010 de la politique de transport aérien de la République dominicaine.

Cette politique a abouti à un changement positif dans le secteur du transport aérien et à l'élimination des restrictions qui empêchaient l'accès au marché dominicain. Elle a également augmenté et élargi la gamme des services aériens offerts.

La note contient en outre un tableau qui montre les accords conclus par le pays dans le cadre des Conférences sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à examiner les renseignements contenus dans la présente note d'information ;
- à reconnaître l'importance du rôle de chef de file que l'OACI continue de jouer pour guider les États dans la formulation de leurs règlements internes, contribuant ainsi à faciliter et à appuyer le processus de libéralisation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière.

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par la République dominicaine.

<i>Références :</i>	Doc 9819, Lignes directrices de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) Résolution A37-20, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien.</i>
---------------------	---

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'objectif de l'adoption de la Résolution A37-20, « Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien » lors de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI en 2010 était de fournir aux États un document approprié d'orientation pour la préparation des politiques de réglementation économique dans le domaine du transport aérien, des données statistiques, de l'analyse économique et de la planification, de la fixation des taxes et des impôts et d'autres questions connexes, afin de se conformer à l'objectif de l'OACI pour ce qui est de la participation fiable et soutenue des États au système de transport aérien international, aux objectifs et aux principes de la Convention relative à l'aviation civile internationale, afin de s'assurer que les services de transport aérien international sont capables de se développer de manière ordonnée, régulière, efficace, économique, harmonieuse et durable, et qu'ils sont mis en place sur la base de l'égalité des chances.

## 2. HISTORIQUE

2.1 Vers 2004, la République dominicaine a commencé un processus de révision des politiques aéronautiques commerciales qui avait été mis en œuvre depuis la fin des années 1940. Ces politiques étaient fondées sur les accords aériens de type Bermudes : politique gouvernementale protectionniste, octroi des droits jusqu'à la troisième et à la quatrième liberté de l'air pour les vols de passagers, les vols de fret ou une combinaison des deux, restrictions sur les routes, désignation unique, double approbation ou désapprobation des tarifs et limitations de la capacité. Cette approche a résulté en des connexions mauvaises et insuffisantes pour le pays, ainsi qu'à un accès limité au marché des compagnies aériennes internationales.

## 3. ADOPTION DE LA POLITIQUE AÉRONAUTIQUE COMMERCIALE DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

3.1 Comme première étape de la libéralisation et en suivant les lignes directrices édictées par la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5), *Défis et opportunités de la libéralisation*, qui s'est tenue à Montréal (Canada), du 24 au 29 mars 2003, les nouveaux accords de services aériens conclus par l'État dominicain comprenaient des clauses avec une approche de plus en plus flexible, y compris celles relatives à la propriété substantielle des compagnies, qui permettent la désignation des compagnies aériennes dont le principal domicile et le contrôle réglementaire sont entre les mains du gouvernement de la partie qui désigne.

3.2 La nouvelle politique mise en place par la République dominicaine a été formellement adoptée par la résolution du Conseil de l'aviation civile n° 180-(2010) du 23 août 2010.

#### 4. **RÉSULTATS DE LA POLITIQUE LIBÉRALISÉE, DROITS AÉRONAUTIQUES COMMERCIAUX AVEC D'AUTRES ÉTATS**

4.1 Sur la base d'une approche libéralisée, au cours des six dernières années, la République dominicaine a échangé des droits de trafic bilatéraux jusqu'à la sixième liberté pour les vols de passagers et de fret avec 26 États et jusqu'à la septième liberté pour les vols de fret uniquement, portant le nombre total des accords de services aériens signés durant toute l'histoire de l'aviation commerciale du pays à 44. En 2010, la République dominicaine a signé l'Accord multilatéral de ciel ouvert pour les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).

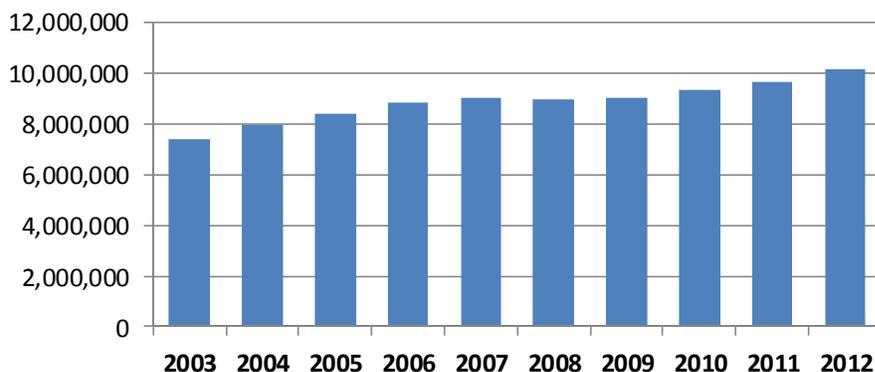
4.2 La mise en œuvre d'une politique libéralisée de transport aérien par la République dominicaine signifie que cinquante-trois compagnies aériennes étrangères ont maintenant l'autorisation d'exploiter des vols réguliers. Ces compagnies aériennes proviennent de divers marchés et leurs flottes comprennent des avions de grande capacité. Environ cent compagnies aériennes étrangères exploitent des vols charter. Le pays a quinze compagnies aériennes nationales de moyenne capacité qui partagent le marché régional avec les exploitants étrangers. Le marché intérieur est exploité exclusivement par les compagnies aériennes nationales, cependant il est possible que ces compagnies aériennes signent des accords de partage de codes avec des compagnies aériennes étrangères.

4.3 Pour ce qui est des connexions, la République dominicaine offre maintenant 220 routes régulières et environ 430 routes charter, offrant ainsi une plus vaste gamme d'options au public voyageur.

#### 5. **CROISSANCE DU VOLUME DE PASSAGERS, RAPPORTS STATISTIQUES**

5.1 L'un des résultats les plus significatifs de l'adoption de cette nouvelle politique a été la croissance observée des flux des passagers à destination et en provenance de la République dominicaine au cours des dix dernières années, malgré le fait que cette période a coïncidé avec la grave crise économique qui a dévasté les grandes économies du monde, et qui a affecté aussi bien l'industrie aéronautique que le secteur du tourisme dans d'autres régions, y compris les Caraïbes. En termes généraux, les flux de passagers ont augmenté durant cette période de plus de 5 % en moyenne.

**Passagers transportés, embarqués et débarqués,  
2003-2012**



## 6. RÉSULTATS DES CONFÉRENCES DE L'OACI SUR LES NÉGOCIATIONS RELATIVES AUX SERVICES AÉRIENS (ICAN)

6.1 Dans le cadre des conférences de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN), la République dominicaine a tenu des réunions de consultation avec un certain nombre d'États. À la suite de ces consultations, elle a signé des accords de services aériens avec divers États dans le cadre de son approche libéralisée, octroyant jusqu'à la sixième liberté pour des vols mixtes, et la septième liberté pour des vols de fret uniquement. Un tableau comparatif des progrès réalisés est présenté ci-dessous.

PAYS	ICAN 2009 Istanbul, Turquie	ICAN 2010 Montego Bay, Jamaïque	ICAN 2011 Mumbai, Inde
1. Émirats Arabes Unis	Signature d'un MOU, sous l'entête de l'ASA, 10/1/2009		
2. France			Signature d'un MOU, 18/10/2011
3. États-Unis d'Amérique	Réunion de consultation	Réunion de consultation	Réunion de consultation
4. Inde		Réunion de consultation	Signature d'un MOU, sous l'entête de l'ASA, 10/19/2011
5. Islande	Signature d'un MOU, sous l'entête de l'ASA, 10/01/2009		
6. Jordanie	Signature d'un MOU, sous l'entête de l'ASA, 10/28/2009		Signature d'un MOU (amendement), 10/18/2011
7. Koweït		Signature d'un MOU, sous l'entête de l'ASA, 07/01/2010	
8. Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord			Signature d'un MOU, 10/18/2011
9. Turquie	Signature d'un MOU, sous l'entête de l'ASA, 10/01/2009		

## 7. CONCLUSIONS

7.1 L'adoption d'une politique de transport aérien libéralisé a généré une croissance substantielle du volume de passagers transportés et a permis au pays d'augmenter ses connexions.

7.2 Comme d'autres pays de l'Amérique latine, la République dominicaine a pris des mesures en faveur de la libéralisation, abandonnant les anciennes pratiques de protection du marché intérieur. Les rapports statistiques démontrent que les principaux générateurs de trafic entrant proviennent des pays aux économies plus robustes.

7.3 En conclusion, il convient de noter que, en tant que soutien fondamental du tourisme, le transport aérien est devenu le soutien économique principal du pays.