



ATConf/6-DP/10
21/3/13

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif
2.8 : Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI**

PROJET DE RAPPORT

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif
2.8 : Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI

2.8.1 DOCUMENTATION

2.8.1.1 La Conférence examine le point 2.8 en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/16 et WP/24 (Secrétariat), WP/61 (États-Unis), WP/27 [présentée par le Bahreïn au nom de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)], WP/42 (présentée par le Maroc au nom d'un groupe d'États arabes), WP/63 [Organisation mondiale du tourisme (OMT)] et WP/99 (Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)]. La Conférence a également pris en compte la note d'information IP/17 (Brésil).

2.8.2 ANALYSE

2.8.2.1 La Conférence reconnaît à l'unanimité le rôle de chef de file de l'OACI dans la réglementation économique du transport aérien international et l'élaboration d'orientations de politique complètes. Les États indiquent qu'ils appuient les activités de l'OACI en ce qui concerne l'actualisation, l'amélioration et la promotion de ses politiques, orientations et autres documents concernant la réglementation économique. Les participants appuient en général l'idée qu'il faut garder actuels les principes, politiques et orientations de l'OACI, et que ceux-ci doivent pouvoir être adaptés aux faits nouveaux et aux besoins des États. Ils appuient également l'idée que l'OACI continue de faire connaître ses politiques et qu'elle recherche des moyens d'en rehausser le statut afin que les États les utilisent et s'y conforment davantage.

2.8.2.2 En ce qui concerne une éventuelle nouvelle Annexe à la Convention de Chicago, il n'y a pas eu jusqu'ici de consensus sur son élaboration. Il a toutefois été généralement reconnu qu'une telle Annexe serait utile pour renforcer la mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI. Selon un avis, la nouvelle Annexe pourrait porter atteinte à la souveraineté des États et mal cadrer avec les besoins qu'ont les États de libéraliser le transport aérien à leur rythme. La nature différente des normes et pratiques recommandées (SARP) adoptées dans le domaine technique et des orientations de l'OACI dans le domaine du transport aérien est également mentionnée. D'autres États appuient l'idée de créer une nouvelle Annexe, mais ils estiment qu'une telle entreprise demande un examen plus poussé. De nombreux délégués souhaitent que cette question soit examinée conjointement par l'OACI et les États en vue de mener des analyses sur la portée et la teneur d'une nouvelle Annexe.

2.8.2.3 La Conférence est convenue à l'unanimité de la nécessité d'établir des priorités pour les travaux de l'OACI dans le domaine du transport aérien. Différents avis sont exprimés concernant les aspects pratiques d'une telle priorisation. Certains États estiment que la Conférence, dans ses délibérations précédentes, a défini comme prioritaires les domaines suivants : accès au marché, transporteur aérien et propriété, concurrence loyale et protection des consommateurs ; d'autres font valoir que les questions du financement de l'infrastructure et de l'imposition devraient également être considérées comme des priorités, rappelant que tous les points à l'ordre du jour de la Conférence ATConf/6 sont d'égale importance et interreliés. Il est fait valoir que ces priorités devraient être définies en fonction de l'utilité, des contraintes de temps, de la complexité des tâches et des ressources disponibles. Il est convenu pour finir que le transport aérien est une priorité pour l'Organisation et que le nouvel Objectif stratégique de l'OACI, intitulé Développement économique du transport aérien, est aussi important que tous les autres Objectifs stratégiques de l'OACI.

2.8.2.4 Il est fait remarquer aussi qu'il n'y a pas eu de priorisation durant la douzième Conférence de navigation aérienne (ANConf/12) et la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS). Afin d'aider l'OACI dans cette priorisation, il est proposé de diffuser une lettre aux États demandant des avis sur cette question. La proposition n'a pas été jugée réaliste, compte tenu du peu de temps qui reste avant la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI.

2.8.2.5 Pour finir, il est rappelé aux participants que selon les procédures de l'OACI, les priorités pourraient être définies par le Conseil de l'OACI.

2.8.2.6 La Conférence délibère sur une proposition visant à élaborer un mécanisme d'arbitrage électronique pour le règlement des différends dans la législation nationale, mais la proposition ne reçoit pas d'appui.

2.8.2.7 Selon un avis, l'OACI devrait reconnaître dans ses éléments indicatifs les intérêts des travailleurs de l'aviation.

2.8.3 CONCLUSIONS

2.8.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI dans le cadre du point 2.8, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) le transport aérien est une priorité, déjà reconnue par le Conseil, qui a adopté un nouvel Objectif stratégique : Développement économique du transport aérien. Il est incontestable que l'OACI joue un rôle de chef de file dans la réglementation économique du transport aérien international et dans l'élaboration d'orientations de politique complètes pour aider les États à créer un environnement réglementaire favorable au développement durable du transport aérien qui soit avantageux pour toutes les parties prenantes ;
- b) les politiques et éléments d'orientation de l'OACI sur les aspects économiques de la réglementation du transport aérien international demeurent pertinents, mais ils doivent être gardés à jour et pouvoir être adaptés aux faits nouveaux ainsi qu'aux besoins des États et des parties prenantes de l'aviation ;
- c) il faut que l'OACI, en coopération avec l'industrie, veille à faire largement connaître ses politiques et à en améliorer la mise en œuvre, et qu'elle renforce l'utilisation de ses éléments indicatifs sur la réglementation économique ;
- d) il est nécessaire que l'OACI mène des analyses sur la portée et la teneur d'une éventuelle Annexe à la Convention de Chicago portant sur le développement économique durable du transport aérien et que, conjointement avec les États, elle se penche sur l'utilité et la faisabilité d'une telle Annexe, y compris en recherchant d'autres solutions acceptables.

2.8.4 **RECOMMANDATIONS**

Recommandations 2.8/1 — Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI

La Conférence recommande :

- a) que les États reconnaissent l'importance et la pertinence des politiques et des orientations de l'OACI et en tiennent dûment compte dans leurs activités de réglementation ;
- b) que les États s'efforcent de tenir leurs engagements relatifs au respect des dispositions des résolutions de l'Assemblée sur le transport aérien ;
- c) que les États incorporent à leur législation, règles et règlements nationaux et à leurs accords sur les services aériens les principes, politiques et orientations de l'OACI ;
- d) que l'OACI continue de promouvoir ses orientations de politique sur la réglementation économique du transport aérien international et qu'elle encourage les États à reprendre ces orientations dans leurs activités de réglementation ;
- e) que l'OACI veille à ce que ses politiques, orientations et autres éléments relatifs à la réglementation économique demeurent pertinent et à jour et puissent être adaptés aux faits nouveaux et aux besoins des États ;
- f) que l'OACI continue d'envisager des moyens supplémentaires de rehausser le statut de ses politiques relatives au développement durable du système de transport aérien et qu'elle évalue la valeur d'une éventuelle nouvelle Annexe à la Convention de Chicago sur le développement économique du transport aérien ou de toute autre solution acceptable ;
- g) que l'OACI priorise les Recommandations dont la Conférence est convenue.
