



ATConf/6-DP/1
18/3/13

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

**Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux
1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation**

PROJET DE RAPPORT

Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux
1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation

1.1 DOCUMENTATION

1.1.1 La Conférence examine le point 1.1 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/17, WP/22 et WP/23 (Secrétariat), WP/33 (Émirats arabes unis), WP/39 (Égypte), WP/70 Révision (Allemagne, Canada, Émirats arabes unis, États-Unis, Singapour, IATA et TIACA), WP/53 (Irlande, au nom de l'UE et de la CEAC), WP/56 (Colombie, au nom la CLAC), WP/57 (Chili, au nom de la CLAC), WP/65 (OMT), WP/102 (ALADA), WP/100 (ACI) et WP/80 (CANSO). Elle prend aussi acte de la note d'information IP/10 (Indonésie).

1.2 ANALYSE

1.2.1 La Conférence appuie les notes de travail du Secrétariat présentées sur les réalisations accomplies depuis ATConf/5, la viabilité du développement économique du transport aérien et la chaîne de valorisation du transport aérien. Elle reconnaît aussi la valeur des travaux effectués depuis ATConf/5 pour aider les États dans le processus de libéralisation. Il est demandé que l'OACI veille à ce que les orientations sur la libéralisation soient tenues à jour, y compris les indicateurs de libéralisation.

1.2.2 Il est pris note des faits nouveaux intervenus dans le domaine du transport aérien qui sont liés à l'émergence d'alliances et de fusions entre compagnies aériennes. La Conférence reconnaît qu'il serait utile d'étudier les incidences positives et négatives sur le marché du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la conformité aux normes de concurrence et à la prévention des monopoles.

1.2.3 Reconnaisant la forte corrélation entre le transport aérien et le tourisme, la Conférence note la nécessité d'une coopération plus étroite et de mesures communes transcendant les « silos fonctionnels » du transport aérien et du tourisme, ainsi que la nécessité d'encourager la coordination entre toutes les Parties intéressées, en général, et entre l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et l'OACI en particulier.

1.2.4 Divers points de vue sont exprimés au sujet du rythme de la libéralisation. Certains États évoquent les avantages de la libéralisation tandis que d'autres émettent l'avis que les réalités et les situations spécifiques différentes des États peuvent influencer sur ce rythme. Il est fait valoir qu'un équilibre entre concurrence loyale et libéralisation accrue est nécessaire et indiqué que la prise de mesures unilatérales par des États pourrait nuire au développement du transport aérien international.

1.2.5 L'important rôle que l'OACI joue dans la promotion de la libéralisation est reconnu, et une préoccupation est exprimée à propos du financement des travaux de l'OACI dans le domaine du transport aérien. On estime que l'OACI est la meilleure plateforme pour avancer les travaux en question, et un soutien est exprimé en faveur de l'établissement d'un fonds volontaire dédié pour renforcer le rôle de l'OACI dans l'assistance aux États.

1.2.6 La Conférence note l'importance de la ratification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999). Un fort appui est exprimé en faveur de la promotion de la ratification de cette convention auprès des États qui ne l'ont pas encore fait et de la fourniture d'assistance par l'OACI.

1.2.7 Il est jugé que les questions de sécurité et de souveraineté de l'espace aérien sortent du cadre de la Conférence ; on estime que ces questions devraient être traitées par une instance appropriée.

1.2.8 Enfin, le Bureau international du travail fait part des points de consensus adoptés lors d'un forum mondial de l'OIT tenu en février 2013 et rappelle les intérêts communs à l'OACI et à l'OIT, qui sont indiqués dans le protocole d'accord de 1953.

1.3 CONCLUSIONS

1.3.1 À l'issue de l'examen de la documentation sur les faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation (point 1.1 de l'ordre du jour) et des délibérations qui ont suivi, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) le travail de suivi effectué par l'OACI en rapport avec ATConf/5 dans le domaine de la réglementation économique a aidé les États à s'adapter aux changements entraînés par l'évolution du cadre réglementaire. La poursuite de ce travail serait utile aux États pour le développement du transport aérien ;
- b) afin de favoriser le développement durable du transport aérien, il faut reconnaître les différences de rentabilité dans la chaîne de valorisation du transport aérien, la fragmentation dans le cadre de réglementation, les difficultés de financement du système de transport aérien et les contraintes de capacité de l'infrastructure comme des entraves et les éliminer pour être en mesure de faire face à la croissance prévue du trafic aérien mondial tout en encourageant le développement durable du système du transport aérien ;
- c) le coût du carburant dépend dans une large mesure des forces du marché, et une intervention de nature réglementaire est peu probable. Cela dit, il est impératif que le cadre réglementaire du développement du transport aérien encourage des stratégies permettant d'atténuer les incidences économiques négatives des fluctuations du coût du carburant ;
- d) depuis une dizaine d'années, les parties prenantes de la chaîne de valorisation du transport aérien fonctionnent dans un environnement de plus en plus compétitif. Ces parties prenantes sont des entités interdépendantes ; les coûts d'exploitation et l'environnement d'exploitation influent sur la valeur créée par l'industrie du transport aérien ;
- e) créées afin de répondre aux restrictions de la réglementation du marché et afin de permettre de rester compétitif et présent dans le marché, les alliances sont devenues de plus en plus complexes et interreliées du point de vue des cadres de coopération et comme puissances de commercialisation. En dépit des caractéristiques et des avantages des alliances et des fusions dans le secteur du transport aérien, il y a des inconvénients et des défauts dont il faut s'occuper ; l'OACI devrait réaliser des études sur cette question ;

- f) les États et les organisations internationales compétentes devraient adopter une approche générale, homogène et durable en ce qui a trait aux politiques en matière de transport aérien et de tourisme ;
- g) compte tenu des réalités différentes des États, il est reconnu que les marchés du transport aérien libéralisés ont en général permis une croissance, un développement et des bienfaits sociaux significatifs pour les États qui ont adopté de tels marchés ;
- h) pour que l'OACI joue un rôle important dans la libéralisation du transport aérien, un fonds consacré au transport aérien peut être établi en vue de solliciter des contributions volontaires des États membres pour renforcer les travaux de l'Organisation dans le domaine, sous réserve que ce fonds soit administré conformément aux règles de gouvernance de l'OACI ;
- i) la Convention de Montréal de 1999 a été un outil utile pour la détermination des responsabilités des transporteurs aériens, et sa mise en œuvre devrait être améliorée de manière à apporter des avantages importants à toutes les Parties.

1.4 RECOMMANDATIONS

Recommandation 1.1/1 — FAITS NOUVEAUX DANS L'INDUSTRIE ET EN RÉGLEMENTATION

La Conférence recommande :

- a) que les États reconnaissent l'importance des cadres réglementaires pour assurer la conformité des alliances avec les normes de concurrence et empêcher les monopoles ; que les États examinent dûment les avantages que créent les alliances ;
- b) que les États envisagent de créer des mécanismes qui permettent une coopération et une coordination plus étroites entre les autorités chargées des secteurs du tourisme et des transports ; que les États appuient aussi une coopération accrue entre l'OACI et l'OMT sur les questions clés d'intérêt commun ; que les États appuient également et encouragent l'adoption universelle de la Convention de Montréal de 1999 ;
- c) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation, effectue des études sur les grandes questions de portée mondiale (p. ex. libéralisation, alliances et concurrence loyale), fournisse des orientations de politique aux États et partage le fruit de ses analyses sur l'évolution du transport aérien avec les États, les organisations internationales et l'industrie ;
- d) que l'OACI mette à jour et avance ses éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international. En particulier, elle devrait tenir à jour les modèles d'accord sur les services aériens (MASA) en fonction de l'évolution de la réglementation et poursuivre le développement des bases de données pertinentes, telle que la *Base de données sur les accords de services aériens du monde* (Doc 9511), et continuer à réaliser des études de cas sur des expériences en matière de libéralisation ;

- e) que l'OACI continue d'aider les États dans les efforts de libéralisation du transport aérien, par exemple en élaborant d'autres cours de formation, séminaires régionaux et activités similaires à l'intention des États, compte tenu des ressources disponibles ;
- f) que l'OACI soit la seule instance d'élaboration de solutions mondiales pour le développement d'un système de transport aérien durable pour toutes les parties intéressées ; que l'OACI continue de coopérer avec les organisations internationales et régionales et avec l'industrie pour se tenir informée des obstacles à la pérennité du système du transport aérien et définisse, dans un cadre de coopération, des stratégies clés pour éliminer les obstacles ;
- g) que l'OACI établisse un fonds pour le transport aérien en vue de solliciter des dons volontaires des États membres pour renforcer les travaux de l'Organisation dans le domaine. Ce fonds devrait être administré conformément aux règles de gouvernance pertinentes de l'OACI ;
- h) que l'OACI apporte aux États qui le demandent une assistance pour la ratification de la Convention de Montréal de 1999.
