

Papier d'intention pour le Comité juridique

Les sujets qui seront discutés au sein du Comité juridique sont : Promouvoir la « concurrence loyale » à l'international; et La protection des passagers dans les transports aériens internationaux. Le programme de facilitation et de développement économique fait partie des Objectifs stratégiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et nécessite un soutien constant afin que l'Organisation puisse atteindre, et même dépasser ses objectifs. Le travail de l'OACI dans des secteurs comme la protection des passagers et le marché commun se fait grâce à un effort commun afin de tenir compte non seulement des réalités des États membres, mais aussi des besoins de leurs ressortissants et des compagnies aériennes. Fier de se compter parmi les États d'importance dans le domaine de l'aviation civile internationale, le Japon reconnaît la nécessité de travailler vers la libéralisation du marché du transport aérien ainsi que la constante amélioration des mesures de protection des passagers.

I. Promouvoir la « concurrence loyale » à l'international

La concurrence loyale est un pilier nécessaire au bon fonctionnement d'un marché économique libéral et ouvert, qui est un déterminant de la paix et de la stabilité mondiale. Principe reconnu et réitéré à maintes reprises, l'égalité des chances se trouve au sein de l'acte fondateur de l'OACI, la *Convention de Chicago*, et doit se trouver au cœur de chacune des ententes concernant le développement du marché du transport aérien. L'OACI a comme objectif la saine gestion de l'aviation civile internationale, et chaque État membre s'est engagé à reconnaître cet objectif et à travailler, au meilleur de ses capacités, à l'atteinte de celui-ci. Au fil des années, avec la mondialisation, les défis reliés à l'aviation civile internationale sont devenus exponentiels, particulièrement en ce qui concerne le marché mondial, qui dépend aujourd'hui du bon fonctionnement de l'aviation civile. L'OACI, grâce à la participation des États membres, travaille constamment afin d'améliorer les communications et la transparence des pratiques internationales actuelles avec la mise sur pied de bases de données comme *ICAO data +*.

L'État du Japon souhaite tout d'abord souligner les nombreux efforts de coopération qui ont été réalisés dans le cadre de la régulation des normes de concurrence au sein de l'OACI, particulièrement lors de la 6^e Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) tenue à Montréal en 2013, qui a entre autres mené à l'instauration d'un compendium sur les politiques et pratiques de compétition en vigueur au niveau national et régional. Les efforts du Secrétariat ont permis de cumuler de nombreuses informations concernant les différentes lois et mesures relatives à la concurrence en place au sein des États. Le Japon est fier d'avoir participé à cette collecte d'informations en répondant à l'enquête menée par le Secrétariat et souhaite encourager l'ensemble des États membres n'ayant pas encore été soumis à l'examen à travailler de concert avec l'Organisation afin de compléter la base de données. La collecte d'information réalisée par le *Competition Survey* de 2017 permet de constater le faible nombre d'États ayant des normes nationales concernant les pratiques de compétition (55 États sur 129) et le nombre encore plus faible ayant adopté des règles spécifiques à la compétition dans le domaine de l'aviation (40 États sur 129). Cette réalité, que le Japon partage, s'explique par la difficulté d'adopter de telles normes de manière unilatérale dans un secteur très globalisé. Les données démontrent d'ailleurs que les États ayant de telles pratiques sont membres d'organisations régionales comme l'Union européenne. Soulignant le travail de l'UE dans ce domaine et se positionnant comme leader technologique et économique dans la région Asie et Pacifique (APAC), considérée comme le second plus grand marché aérien, le Japon souhaite se porter garant d'une véritable équité des chances en travaillant avec tous les États souhaitant développer leur marché du transport aérien.

Étant conscient des obstacles auxquels sont confrontés certains de ses États membres, le Japon souhaite collaborer avec l'OACI afin de permettre une mise en place effective des recommandations ATRP/9-3 élaborées par le groupe d'experts qui a été mise en place lors de la Conférence de Montréal de 1994. L'ensemble des normes et pratiques recommandées par l'OACI concernant un marché concurrentiel et juste ont ensuite été mises à jour dans le *Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport* en 2008. Étant sensible aux particularités de chaque région et à la nécessité de respecter la souveraineté des États, principe fondamental du droit international, le Japon comprend la difficulté de proposer une uniformisation complète des normes. Il souhaite cependant travailler vers une cohérence optimale de celles-ci afin d'éviter les conflits juridiques et assurer une intégration et un développement économique qui est inhérent à l'atteinte de nos objectifs. C'est pourquoi le Japon propose l'insertion de ces recommandations dans l'initiative « Aucun pays laissé de côté ». Il est nécessaire que les efforts de coordination entre les pays développés et les pays en développement aient aussi comme cible le marché économique. Les États membres ont déjà accès à des ressources comme le Fonds volontaires pour le transport aérien (TRAF) et de la documentation comme les *Perspectives du transport aérien mondial jusqu'en 2030*. Se basant sur ces

nombreux documents et bases de données existantes, il s'agit maintenant d'établir, pour 2020, un plan d'action concret afin d'aider les États à mettre en place des lois nationales concernant la concurrence dans le secteur de l'aviation civile qui répondent à la réalité mondiale.

De plus, comme mentionné précédemment, le Japon reconnaît l'important des organisations régionales qui sont centrales au bon fonctionnement du système international, étant des lieux de rencontre pour des États partageant des réalités géographiques et parfois démographiques. Ces organisations permettent donc de prendre des décisions de manière plus rapide et plus inclusive. L'OACI a déjà commencé à reconnaître l'importance de ces organisations avec des événements comme le *Symposium régional sur la gestion de la sûreté, région Asie et Pacifique, et Moyen-Orient*. Le Japon considère que la volonté d'harmonisation des normes concernant la concurrence loyale se ferait de façon plus efficace par le biais de ces organisations. Le Japon encourage donc chacun des États membres à soulever cette thématique au sein de leur organisation régionale afin d'identifier parmi les recommandations ATRP/9-3 des objectifs à atteindre concernant la capacité, les tarifs et l'accès au marché. Ceux-ci seront ensuite discutés au sein d'une conférence interrégionale organisée en 2020 qui permettra non seulement de présenter le nouveau plan d'action, mais d'y annexer les lignes directrices de chaque région en matière de développement économique pour la prochaine décennie.

II. La protection du passager au sein du transport aérien international

Considérant l'importance centrale qu'occupent les passagers dans le marché aérien, le Japon place leur protection au centre de ses préoccupations et souhaite participer aux efforts d'amélioration des normes en place. La *Convention de Montréal* de 1999 établit la base des obligations des États concernant le respect des passagers, des bagages et des marchandises. Le Japon a été l'un des premiers États à ratifier celle-ci le 4 novembre 2003. De plus, le Japon reconnaît le règlement du Parlement européen et du Conseil (*CE n°261/2004*) concernant les règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers. La compagnie aérienne Japan Airlines s'est également engagée à respecter ces dispositions pour tous ses vols en provenance ou à destination de l'Union européenne. Reconnaisant aussi le travail de l'OACI concernant les objectifs de facilitation prenant en compte les 4 groupes d'importance dans cet enjeu, soit les États membres, les compagnies d'aviation, les aéroports et les clients, le Japon souhaite encourager les États membres à continuer leur constante évolution dans ce domaine. En 2014, on estimait à 3 622 millions le nombre de passagers contrôlés aux frontières chaque jour et il était également question que le trafic aérien double dans les 15 prochaines années. Il est inévitable que l'ensemble des acteurs dans les secteurs de l'aviation civile soient confrontés à de nouveaux défis. Il est de la mission de l'OACI et de ses États membres de veiller à répondre à ces défis.

Ayant essayé quelques commentaires par rapport à la clarté du document légiférant sur la protection des passagers, spécifiquement concernant les sanctions financières que reçoivent les compagnies en cas de non-respect de la *Convention de Montréal* qui ont été dites insuffisantes, le Japon note que les législations sur le sujet pourraient bénéficier d'une certaine réforme assurant une protection optimale des passagers tout en permettant aux compagnies de s'adapter au rythme de développement du marché. Reconnaisant que la *Convention de Montréal* établit de bonnes bases dans le domaine, il faut maintenant garantir une meilleure représentation des intérêts et droits des passagers en fournissant davantage de précisions aux documents existants. Les changements pourraient prendre la forme d'amendements à la Convention actuelle afin de clarifier les obligations et les sanctions adéquates en cas de non-respect des exigences de l'OACI concernant la protection des passagers. L'article 22 sur les limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises devrait être au cœur de ce débat.

Conscient que la transparence et la coopération multilatérale sont des éléments essentiels à l'atteinte des objectifs de l'OACI, le Japon estime nécessaire de procéder dans un futur rapproché à la collecte d'informations concernant les différentes pratiques et mesures prises par les États concernant la protection des passagers. Le Japon propose donc la mise en place d'un sondage par le Secrétariat auxquels les États membres sont invités à répondre le plus rapidement possible afin de mettre en place une base de données. Une telle base de données permettrait non seulement de travailler vers une harmonisation des mesures, mais donnerait aussi la chance aux passagers du monde entier, ainsi qu'aux compagnies aériennes, de connaître les législations qui leur sont opposables ainsi que leurs droits et obligations en tout temps lors de leurs déplacements entre les frontières. En amont de cela, une telle base de données permettrait aux experts de l'OACI d'avoir une vue d'ensemble de la situation dans tous les États membres et ainsi faire des recommandations spécifiques en vue d'une constante amélioration de la protection des passagers. Enfin, ces informations devraient être facilement accessibles et faire l'objet de promotion sur les sites internet des compagnies aériennes, dans les aéroports et de la part de l'État.