

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/C/W/168

26 septembre 2000

(00-3902)

Conseil du commerce des services

Original: anglais

COMMUNICATION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET DE LEURS ÉTATS MEMBRES

Examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS

La délégation des Communautés européennes et de leurs États membres a fait parvenir au Secrétariat la communication ci-jointe en lui demandant de la distribuer aux Membres du Conseil du commerce des services.

Introduction

1. Le Conseil du commerce des services est tenu d'examiner périodiquement, et au moins tous les cinq ans, l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens ainsi que le fonctionnement de l'Annexe en vue d'envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'Accord à ce secteur. Les Communautés européennes et leurs États membres sont heureux d'avoir l'occasion d'examiner l'évolution récente et de dire à quel point ce secteur, essentiel au fonctionnement de nombreux autres secteurs de services, devrait être mieux intégré dans le cadre multilatéral offert par l'AGCS. Les Membres pourront examiner de près les perspectives du secteur du transport aérien et évaluer comment l'AGCS pourrait contribuer davantage à l'amélioration de l'efficacité et de la rentabilité du transport aérien partout dans le monde.

2. Contribution à la première session d'examen du Conseil du commerce des services prévue pour les 28 et 29 septembre 2000, la présente communication vise à fournir des renseignements sur l'évolution récente du secteur des transports aériens dans une perspective européenne. D'autres communications pour les réunions subséquentes de l'examen pourraient suivre.

3. Cette communication prend appui sur les renseignements et les suggestions qui figurent dans une note récente du Secrétariat (S/C/W/163, partie 1) et devrait être envisagée dans le contexte de contributions antérieures d'autres Membres sur cette question, en particulier des documents sur le transport aérien de la Nouvelle-Zélande, du Chili et de l'Australie.

1. Évolution du secteur – Libéralisation des services de transport aérien dans les Communautés européennes et effets sur la branche d'activité

4. Depuis la fin du Cycle d'Uruguay, des changements fondamentaux se sont produits dans le marché du transport aérien des CE. La législation libéralisant complètement le transport aérien intérieur est entrée en vigueur en 1993. De nos jours, les Communautés européennes et leurs 15 États membres, ainsi que l'Islande et la Norvège, leurs partenaires dans l'Espace économique européen, forment un des plus grands espaces aériens internationaux au monde. Dans cet espace, toutes les restrictions en matière d'accès au marché et d'investissement ont maintenant été supprimées, ce qui

permet aux compagnies aériennes de l'un ou l'autre des États membres d'emprunter tout itinéraire dicté par les principes de marché.

5. Les CE collaborent depuis avec leurs voisins afin d'élargir cet espace. Un accord libéral a récemment été conclu avec la Suisse et devrait entrer en vigueur en 2001. La touche finale est apportée en ce moment à un autre accord conclu avec onze des pays candidats à l'accession aux CE. Au cours des années à venir, près de 30 pays appartiendront à l'"Espace européen aérien commun" créé par cet accord.

6. Le secteur du transport aérien européen a traversé plusieurs étapes de transition depuis la réglementation rigoureuse, fondée sur des accords bilatéraux et des duopoles où la concurrence était limitée, jusqu'à un marché unique. La dernière étape, ce qui a été appelé le "troisième paquet" de la libéralisation du transport aérien, a retiré aux autorités nationales leur pouvoir discrétionnaire sur l'accès au marché. Cette étape a permis aux transporteurs des CE de décider, sur la base de considérations économiques et financières seulement, des tarifs, des itinéraires et de la capacité qu'ils allaient offrir sur le marché. Par extension, cette libéralisation s'applique aussi à tout l'Espace économique européen. Les dernières restrictions sur le cabotage (vols entre deux points dans un même État membre) ont été levées en 1997.

7. À l'intérieur du marché unique, des règles communes prévoient l'octroi des permis, l'accès au marché, la liberté de l'établissement des prix et l'application de règles de concurrence. Il existe aussi une législation régissant l'attribution de créneaux de manière neutre, transparente et non discriminatoire, et libéralisant le marché des services d'escale, tandis que d'autres règles assurent le maintien des normes techniques et de sécurité et garantissent aux passagers le niveau du traitement de base que leur réservent les compagnies aériennes. D'autres initiatives, comme des suggestions d'amélioration de la gestion du trafic aérien, sont entreprises actuellement afin d'améliorer le contexte opérationnel pour les compagnies aériennes.

Expansion du secteur du transport aérien européen

8. Au cours de la dernière décennie, les services de transport aérien européens dont le taux de croissance annuelle a été d'environ 5 pour cent à 7 pour cent (en recettes passagers-kilomètres) ont connu une expansion remarquable. Cette tendance à la croissance élevée s'est poursuivie en 2000: les résultats du trafic international pour juillet 2000 montraient une augmentation annuelle de 8 pour cent environ pour les membres de l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne. Le marché du fret a progressé d'environ 5 pour cent (tonnes-kilomètres payantes) sur une base annuelle.

9. Il n'existe pas de statistiques complètes, mais on estime à 725 millions de sièges-kilomètres la production totale des membres de l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne pour 1999 et à 300 à 400 millions le nombre de sièges-kilomètres supplémentaires produits par les compagnies aériennes exploitant le marché des vols nolisés.

10. Comme la demande pour le transport aérien, la rentabilité des compagnies aériennes est cyclique et instable. Elle dépend de la capacité de chaque compagnie aérienne de gérer les coûts, les tarifs et les charges de manière à s'adapter aux conditions changeantes du marché. Au cours de la deuxième moitié des années 90, les résultats des compagnies européennes ont été bons en moyenne. Pendant cette période, le processus de privatisation s'est poursuivi dans toute la Communauté, plusieurs transporteurs nationaux étant restructurés et placés une fois pour toutes sur des bases économiques et administratives saines leur permettant de résister à l'environnement de plus en plus concurrentiel.

11. L'emploi dans le secteur du transport aérien européen a augmenté d'environ 12 pour cent, passant à 490 000 employés, pendant la période allant de 1988 à 1996. Les compagnies aériennes ont

été les principaux employeurs (72 pour cent), suivis par les aéroports (18 pour cent), les services de traiteur (7 pour cent) et les services d'escale (3 pour cent). De 1988 à 1996, le taux de croissance de l'emploi n'avait pas progressé pour les compagnies nationales, alors qu'il avait augmenté pour les autres compagnies aériennes (de 4 à 5 pour cent). Des transporteurs de deuxième rang, régionaux et dont les coûts étaient faibles ont vu le jour dans la plupart des États membres et ont connu une croissance considérable, s'emparant souvent d'une part du marché des principales compagnies tout en stimulant une nouvelle demande. Le secteur a par conséquent bénéficié d'une création nette d'emploi, malgré les restructurations importantes subies par les compagnies nationales. Dans les secteurs connexes, le taux de croissance annuelle totale de l'emploi (de 1988 à 1996) a été de 1 pour cent à 2 pour cent pour les aéroports, de 7 pour cent à 8 pour cent pour les services d'escale et de 5 pour cent à 6 pour cent pour les services de traiteur.

Évolution mondiale, concurrence et alliances

12. Les changements que connaît le secteur du transport aérien à l'échelle mondiale et l'économie mondiale dans son ensemble exercent sur les compagnies aériennes une pression les obligeant à devenir plus efficaces et plus concurrentielles. Pour répondre à la demande de services aériens complets, fiables et économiques, les compagnies aériennes européennes, comme leurs homologues partout dans le monde, cherchent de plus en plus à établir des réseaux mondiaux qui étendront leur portée et leur permettront de réaliser des économies d'échelle. Cependant, limitées par les restrictions relatives à la nationalité du système bilatéral, elles restent dépendantes d'alliances commerciales et d'autres mécanismes de marketing, comme le partage des codes et les franchises. L'utilisation croissante de ces arrangements peut être considérée comme le signe que la pression en faveur de la libéralisation internationale, comme celle qu'ont déjà connu des secteurs tels que les télécommunications et les services financiers, monte dans le secteur du transport aérien.

13. En général, les vols entre les CE et les marchés à l'extérieur de l'Espace européen aérien sont toujours régis par des accords bilatéraux négociés entre les différents États membres et les pays tiers. L'accord entre les CE et la Suisse a été le premier grand accord bilatéral du secteur de l'aviation qui ait été négocié par la Communauté en tant qu'entité unique; il sera suivi sans doute d'un accord avec les pays d'Europe centrale et Chypre, comme cela a été mentionné ci-dessus.

14. En raison de l'importance du marché transatlantique, la Communauté étudie maintenant des propositions pour la négociation d'un espace transatlantique aérien commun entre les États-Unis et l'UE. Ce concept, qui a l'appui des grandes compagnies aériennes européennes, créerait un marché transatlantique ouvert pour les services aériens. Il traiterait la gamme complète des questions auxquelles sont confrontées les compagnies européennes qui offrent des services internationaux, dont l'accès au marché, les règles relatives à la propriété et à la mainmise, et la concurrence.

15. La fourniture de services de transport aérien est étroitement liée et intégrée à de nombreuses autres activités dans les économies modernes, y compris, entre autres, la distribution de nombreux biens de grande valeur et le transport des passagers: de toute évidence, de nombreuses activités relatives au voyage reposent sur le transport aérien, mais d'autres activités, par exemple les télécommunications ou le commerce électronique, s'y rapportent aussi. En relation avec l'AGCS, il est important de noter que le traitement du transport aérien dans le contexte multilatéral touchera aussi directement et indirectement l'évolution des négociations dans d'autres secteurs, comme la proposition de formation d'un groupe de services pour le tourisme.

16. Les négociations en cours pour certains nouveaux secteurs de l'AGCS, comme les services postaux, seront importantes également pour les compagnies du secteur du transport aérien qui transportent du fret et se servent du transport aérien pour offrir des services de livraison exprès. En général, les services de transport aérien sont essentiels pour faciliter le commerce et représentent, de fait, une condition préalable à l'expansion d'autres activités économiques et forment ainsi, avec

d'autres secteurs des services comme la construction ou les télécommunications, l'armature infrastructurelle nécessaire à la croissance de toute économie.

2. Fonctionnement de l'Annexe – Éclaircissement du champ d'application et questions de classification

17. Il faut peut-être préciser et éclaircir le champ d'application actuel de l'Annexe résultant des paragraphes 2 et 3. Le paragraphe 2 de l'Annexe prévoit l'exclusion de l'AGCS des droits de trafic et des services directement liés aux droits de trafic. L'Annexe ne donne pas de définition précise de ce que sont les services "directement liés". Cet examen représente une occasion de rapprocher les points de vue sur les services qui, de l'avis des Membres, ne sont pas directement liés à l'exercice des droits de trafic en vertu du paragraphe 2 et sont donc sans doute visés.

a) Paragraphe 2 de l'Annexe

18. Il est clair dans ce contexte qu'un large éventail de sous-secteurs des services (services de traiteur, ravitaillement en carburant, etc.), qui ne sont pas liés à l'exercice des droits de trafic eux-mêmes, mais servent de services de soutien, sont des activités autonomes, déjà visées par la CPC et déjà libéralisées dans de nombreux marchés intérieurs. Il est vrai cependant que, traditionnellement, elles ont été offertes par les grandes compagnies aériennes. Ces activités de soutien pourraient soit être annexes à toutes les formes de transport (comme l'entreposage ou certains services aéroportuaires) ou déjà classées dans une autre catégorie de services (par exemple les services de traiteur qui sont classés dans le tourisme et les restaurants). Dans la branche d'activité, les compagnies aériennes se sont en général, au cours des dernières années, soit consacrées à des activités essentielles et se sont départies de bon nombre de leurs filiales qui assuraient les services de soutien, ou encore, ont fait prendre de l'expansion à ces entreprises et les ont transformées en filiales autonomes à part entière, offrant des services partout dans le monde à un large éventail de compagnies aériennes. Il semble donc que les Membres pourraient se demander à propos d'un plus grand nombre de services lesquels pourraient maintenant être considérés indépendamment de l'exercice des droits de trafic, et pourraient confirmer que le paragraphe 3 ne donne pas une liste exhaustive des services visés par les engagements de l'AGCS. D'autres domaines connexes relèvent également de l'AGCS, y compris les services de traiteur et la fourniture d'équipement en crédit-bail.

19. Il est possible d'examiner chacun – et peut-être d'autres domaines aussi – en vue de déterminer s'ils sont visés et de découvrir les définitions obscures dans les engagements existants, et de faire le lien avec l'évolution récente du secteur d'activité.

20. La fourniture d'aéronefs en crédit-bail est un service essentiel pour le transporteur aérien moderne, en particulier parce qu'elle lui procure la souplesse nécessaire pour offrir des services aériens supplémentaires ou de remplacement dans un court délai. La location sans équipage est déjà visée par l'AGCS et classée dans les services aux entreprises, mais la location d'aéronefs avec équipage reste difficile en raison des règles et des restrictions relatives à la nationalité, et du lien avec les droits de trafic qui conduit à une exemption énoncée dans l'Annexe. Pendant l'examen, il serait possible d'étudier comment les négociations pourraient faciliter la location avec équipage, tout en maintenant les niveaux de sécurité appropriés, le contrôle de la gestion et les conditions d'emploi.

21. Les services de traiteur ont traditionnellement, dans beaucoup de cas, été des activités internes des compagnies aériennes, mais des fournisseurs qui ne sont pas directement dépendants des activités de base des compagnies aériennes ont pris de plus en plus d'expansion et se sont regroupés. L'examen peut révéler s'il existe des cas où des obstacles réglementaires empêchent les services de traiteur de poursuivre leur croissance.

b) Nécessité d'améliorer les engagements au titre du paragraphe 3 de l'Annexe

22. Le paragraphe 3 de l'Annexe énumère trois secteurs des services de transport aérien où les mesures sont assujetties à l'AGCS.

i) *Services de réparation et de maintenance des aéronefs*

23. L'accès à la maintenance et aux réparations est essentielle pour les compagnies aériennes, non seulement en raison des coûts directs, mais aussi parce qu'il s'agit d'un des facteurs qui déterminent la disponibilité des aéronefs. Les taux de croissance annuelle de ce secteur d'activité ont été en Europe de 8 pour cent environ. De nombreuses compagnies aériennes européennes ont réduit leurs activités internes de maintenance ou les ont centrées sur des créneaux, tandis que d'autres leur ont fait prendre de l'expansion. Des fournisseurs indépendants se sont regroupés pendant la même période et, dans certains cas, sont aussi devenus plus spécialisés.

24. La convergence actuelle des règles et des pratiques entre la Communauté et d'autres marchés importants de l'aviation civile, ainsi que la reconnaissance mutuelle entre les États membres et ces marchés (dans les deux cas grâce à la coopération des Autorités conjointes de l'aviation et de l'Administration fédérale de l'aviation) caractérisent le cadre réglementaire. Cette situation se reflète dans le nombre total d'organisations de maintenance ayant reçu l'approbation des Autorités conjointes de l'aviation (dite agrément JAR 145), soit 3 000 environ dont 65 pour cent en Europe, 35 pour cent en Amérique du Nord et 5 pour cent ailleurs dans le monde.

25. À l'extérieur de l'Espace européen aérien et des pays avoisinants, 25 membres environ ont souscrit des engagements pour la maintenance. Les fournisseurs de services européens ont en certains cas – notamment lorsque leurs activités ont lieu dans des pays ayant des engagements dans ce secteur – fait face à des obstacles et à des pratiques ayant nuit au plein développement de leurs activités sur une base commerciale. Les membres pourraient donc, au cours de l'examen, se faire part de leur expérience sur ce qu'il faut faire pour que l'offre d'activités de maintenance soit efficace et diversifiée, et, peut-être, échanger des opinions sur l'élargissement de la portée aux éléments de la maintenance en ligne (sur un aéronef en service). La convergence actuelle de la réglementation et de la reconnaissance mutuelle dans ce domaine peut intéresser particulièrement les pays en développement, étant donné que le secteur du transport aérien lui-même a cherché à relocaliser les activités de réparation et de maintenance, qui exigent beaucoup de main-d'œuvre, en dehors de ses pays d'origine.

ii) *Systèmes informatisés de réservation*

26. La portée de l'AGCS s'étend aux systèmes informatisés de réservation (SIR), comme les définit le paragraphe 6 c) de l'Annexe, c'est-à-dire comme des services renfermant de l'information sur les horaires, les tarifs et les règles des transporteurs, et grâce auxquels des réservations peuvent être faites. Le marché pour les SIR traditionnels a été dominé par une poignée de gros fournisseurs¹ et a pris de l'expansion, si bien que les services de SIR sont maintenant disponibles dans la plupart des pays.

27. À l'extérieur de l'Espace aérien européen et des pays avoisinants, 25 membres environ ont souscrit des engagements dans ce domaine.

¹ Y compris quatre intervenants mondiaux (SABRE, GALILEO, AMADEUS et WORLDSPAN), un régional (ABACUS) et deux systèmes locaux importants (INFINI et TOPAZ). Pour tous, y compris le fournisseur mondial, la présence régionale et les parts de marché varient considérablement.

28. Les deux faits nouveaux principaux qui se sont produits depuis le début des années 90, moment où la définition des SIR a été formulée, sont la réduction des liens entre les SIR et les compagnies aériennes qui en sont propriétaires, ainsi que l'essor de nouveaux circuits de distribution par Internet. L'affaiblissement actuel des liens entre les SIR et leur propriétaire fait partie en Europe du processus général de concentration sur des activités de base choisies gérées directement. Les coûts de l'utilisation de fournisseurs de SIR sont élevés par rapport aux autres possibilités, les ventes directes par téléphone ou la distribution en ligne. Par ailleurs, des réglementations plus rigoureuses visant à assurer une participation équitable ont fait qu'il est moins nécessaire qu'auparavant pour les compagnies aériennes d'avoir directement leur mot à dire dans le fonctionnement d'un SIR.

29. L'importance des systèmes informatisés de réservation par Internet croît continuellement; ceux-ci peuvent prendre la forme de ramifications des SIR traditionnels faisant directement pour un large éventail de compagnies aériennes les réservations du public, ou ils peuvent résulter de la coopération entre un groupe plus limité de compagnies aériennes qui se sont regroupées afin de créer un portail pour plusieurs compagnies. On ne voit pas encore bien comment les SIR appartenant à ce dernier type fonctionneront et prendront de l'expansion mais, parce que le public les considérera vraisemblablement comme un véhicule de vente neutre et parce qu'ils sont directement appuyés par plusieurs grandes compagnies aériennes, il faudra, comme dans le cas des SIR traditionnels, veiller à ce que l'information fournie aux consommateurs soit véritablement neutre et à ce que les compagnies aériennes dominantes ne profitent pas de leur position pour exclure les autres transporteurs. Les ventes directes par le site Web d'une compagnie aérienne ou d'une alliance ne sont pas par définition un véhicule de vente neutre et ressembleront davantage à des activités de vente et de marketing, comme des personnes physiques qui vendent des billets au public.

30. En raison de la concentration des SIR entre les mains d'une poignée d'exploitants, il y a réellement risque d'abus d'une position dominante et de formation d'un cartel, surtout à la lumière de l'importance croissante des transactions par Internet. Compte tenu de cette situation, l'examen devrait étudier les avantages des principes favorisant la concurrence et/ou des mesures de sauvegarde. L'expérience du document de référence sur les télécommunications vaut aussi la peine d'être étudiée à cet égard.

iii) Vente et commercialisation des services de transport aérien

31. Les compagnies aériennes européennes font partie des utilisateurs les plus avancés de circuits de distribution par Internet et de vente électronique de billets. Il faut mentionner que plusieurs des transporteurs à faibles coûts établis tout récemment vendent maintenant une grande partie de leurs sièges sur Internet, l'un d'eux faisant maintenant normalement plus de 70 pour cent de ses ventes en ligne. En contournant les SIR et les agents de voyage, ces transporteurs épargnent énormément au chapitre de leurs coûts de distribution. Il n'est pas surprenant que les transporteurs aériens les mieux établis aient échafaudé des stratégies ambitieuses et consenti des investissements pour augmenter leurs ventes de billets en ligne (par exemple, British Airways a pour objectif de vendre 50 pour cent de ses billets en ligne en 2005).

32. Les conséquences du commerce électronique sur le secteur du transport aérien devraient être soigneusement étudiées dans le cadre de l'examen de l'Annexe, en particulier les répercussions sur la couverture actuelle des services de SIR, et sur les services de vente et de marketing. À cet égard, les CE renvoient à la position qu'elles ont exprimée dans le programme de travail sur le commerce électronique, en particulier à la nécessité d'exercer la neutralité technologique des engagements existants souscrits par les Membres de l'OMC.

33. Pour ce qui est des systèmes de réservation, l'examen doit tenir compte des nouvelles formes de vente et de marketing afin que ces domaines de services dynamiques soient convenablement

couverts et que d'autres pays que les 25 membres de l'extérieur de l'Espace européen aérien et des pays avoisinants qui ont en ce moment souscrit des engagements dans ces domaines le fassent.

3. Étude de l'application éventuelle de l'AGCS à ce secteur: Améliorer l'efficacité du transport aérien – éléments pour l'examen

34. L'efficacité du transport aérien devenant de plus en plus importante pour le commerce des biens et des services, il est essentiel que les Membres de l'OMC examinent comment simplifier et stimuler les activités dans ce secteur. Indépendamment de la discussion sur les approches permettant d'établir un régime réglementaire général – y compris le cadre bilatéral des accords de transport aérien –, la possibilité d'améliorer les conditions dans lesquelles les services de transport aérien peuvent en ce moment être fournis en élargissant la portée de l'Annexe et en libéralisant un plus grand nombre de services dans l'intérêt commun des Membres de l'OMC reste considérable.

35. Les services de transport aérien sont dépendants d'une gamme de services de soutien, de droits juridiques et de règlements. Les restrictions qui continuent d'exister dans des domaines comme les services d'escale, d'autres services annexes et le crédit-bail font qu'il est difficile pour les transporteurs aériens de tirer profit même de leurs droits de trafic existants. Les restrictions rendent aussi les services de transport aérien plus coûteux pour les consommateurs, ralentissant en particulier l'essor du tourisme et réduisant la compétitivité des exportations. Cet examen est une occasion d'étudier les effets éventuels de l'élargissement de la portée de l'Annexe par l'adoption d'engagements dans de nouveaux domaines, et de réfléchir à la façon de contribuer à l'essor des services de transport aérien.

36. Les CE et leurs États membres pensent que les domaines suivants pourraient être examinés et discutés pendant cet examen.

a) Les services annexes pour le transport des passagers et du fret

37. Il est peut-être possible d'étendre le champ d'application des accords à un plus grand nombre de services annexes appuyant la fourniture de services de transport aérien. Pour que les services soient offerts avec efficacité, les transporteurs aériens doivent, pour s'occuper des passagers, de leurs bagages et du fret, avoir accès à des services d'escale concurrentiels. En outre, ils doivent disposer de services de traiteur, de services d'exploitation des aéroports et d'autres services de soutien efficaces.

38. À l'intérieur des Communautés européennes, la fourniture de ces services est déjà relativement ouverte à des fournisseurs de services d'autres Membres de l'OMC. Il existe une certaine quantité de lois et de règlements, en particulier sur les services d'escale, grâce auxquels les transporteurs aériens peuvent établir les opérations leur permettant de s'occuper de leurs propres appareils et les grands aéroports doivent mettre fin à leur monopole sur les services d'escale, cela afin que les services aéroportuaires soient rentables et de donner aux transporteurs aériens la possibilité de choisir le fournisseur de services qui convient le mieux à leurs besoins. Cet examen offre l'occasion de procéder à un échange de vues sur les pratiques exemplaires et d'étudier les répercussions possibles de l'élargissement du champ d'application de l'Accord.

39. De façon plus générale, le Conseil du commerce des services devrait examiner les services de soutien du transport aérien, pour les passagers et la manutention du fret, y compris ceux qui se rapportent à la préparation de l'aéronef (ravitaillement en carburant, nettoyage, etc.) et se demander s'il conviendrait de former un groupe de services afin de faciliter les négociations sur la libéralisation cohérente de ces services de soutien.

b) Activités de fret multimodales

40. Dans le cas du transport du fret pour lequel plus d'un mode de transport est nécessaire, la valeur et l'efficacité de l'élément transport lui-même de ce service perdent beaucoup de valeur à moins que la manutention et la livraison des biens au sol qui l'accompagnent ne soient efficaces. Pour cette raison, il pourrait être bon de tenir compte de tous les services annexes dont les transporteurs de fret ont besoin: de l'entrée du fret à l'aéroport au point de départ jusqu'à la livraison du fret à destination. Il serait possible de considérer que le champ d'application de l'AGCS s'étend à tous ces services, comme les services d'escale et l'entreposage. Les Membres pourraient étudier la relation avec d'autres modes de transport afin que la chaîne multimodale fonctionne de manière aussi efficace que possible. Cela pourrait appuyer les activités de facilitation du transport des biens, surtout par la simplification des procédures de manutention du fret international.

c) Transit

41. Pour exploiter efficacement leurs droits de trafic internationaux, les transporteurs aériens doivent pouvoir traverser l'espace aérien d'autres pays et être sûrs qu'au besoin il sera possible de faire des escales techniques. Il s'agit de ce qu'on appelle les "première et seconde libertés de l'espace". Dans le cadre de l'examen de l'Annexe, il serait possible d'étudier comment l'AGCS pourrait garantir ces droits – conformément aux principes de l'OACI – à tous les transporteurs de tous les autres Membres de l'OMC. De cette manière, les aéronefs pourraient suivre l'itinéraire le plus efficace entre leur point de départ et leur destination, sous réserve des restrictions nécessaires pour des raisons de sécurité.²

4. Droits de trafic: Examen du cadre réglementaire bilatéral et examen d'approches pour la poursuite du développement

42. Les compagnies aériennes en concurrence dans le marché mondial ont déjà atteint les limites du cadre des accords bilatéraux existants. On a élargi ce cadre pour qu'il englobe un plus grand nombre de questions et offre un accès plus large au marché en permettant la désignation plus libre des itinéraires, une augmentation des fréquences, etc., mais certaines limites demeurent et très peu de pays seulement permettent aux autres d'avoir unilatéralement accès à leur marché. Les grands intervenants ont cherché à s'accommoder de ces limites en établissant différentes manières de coopérer, dont la plus importante est l'alliance mondiale. Les accords bilatéraux restreignent normalement les droits d'offrir du trafic à certaines compagnies aériennes ou, par les limites imposées à la propriété et à la mainmise étrangère des compagnies aériennes, empêchent celles-ci de suivre des stratégies de croissance et de procéder à des investissements fondés sur des considérations commerciales.

43. Les CE n'ont pas de vues définitives à ce moment-ci, mais désirent étudier plusieurs possibilités qui ont été portées à leur attention au cours de discussions avec des exploitants de ce secteur. L'examen de l'Annexe représente une occasion pour les Membres de procéder à un échange d'idées et de mieux comprendre les questions en jeu, sans s'engager à de futures négociations, ni à une position au cours de telles négociations.

² Il y a une disposition de ce type visant à assurer cette liberté dans l'article V du GATT. Elle prévoit qu'il y aura liberté de transit à travers le territoire des parties contractantes pour le trafic en transit à destination ou en provenance du territoire d'autres parties contractantes empruntant les voies les plus commodes pour le transit international. Il ne sera fait aucune distinction fondée sur le pavillon des navires ou bateaux, le lieu d'origine, les points de départ, d'entrée, de sortie ou de destination ou sur des considérations relatives à la propriété des marchandises, des navires, bateaux, ou autres moyens de transport.

44. Les différences entre les principes du système bilatéral, fondé sur la réciprocité et la propriété nationale, et ceux du système de l'AGCS, fondé sur le principe du traitement NPF pourraient être étudiées au cours de cet examen. Les CE appuieraient une discussion sans idées préconçues sur les caractéristiques respectives du cadre bilatéral et de la structure multilatérale fournie par l'AGCS.

45. Le principe du traitement NPF est essentiel à l'AGCS. Cependant, compte tenu des caractéristiques spécifiques du secteur des transports aériens, il est peut-être nécessaire de se demander si les règles de l'AGCS pourraient être appliquées aux services de transport aérien de manière conditionnelle ou multilatérale en attendant la conclusion d'un accord plus vaste entre un plus grand nombre de membres.

46. Cet examen pourrait également porter sur la possibilité d'étendre la portée de l'Accord à des parties spécifiques du secteur du transport aérien. Dans le cas des services de fret aérien, par exemple, les limites du cadre existant sont mises à l'épreuve par la demande grandissante du consommateur pour plus de qualité dans les services internationaux qui lui sont fournis. Au total, 20 pour cent des exportations de l'UE (en valeur) utilisent le fret aérien. La réglementation sur le fret aérien est déjà très libérale à certains égards, mais des questions difficiles sont soulevées du fait que le fret aérien est transporté à la fois par des services spécialisés et en combinaison avec des passagers.

5. Priorités de l'examen

47. Les Communautés européennes et leurs États membres considèrent que l'examen de l'Annexe sur les services de transport aérien représente une occasion importante de régler la tension entre un marché de plus en plus mondialisé et les limites du cadre réglementaire actuel. Cet examen devrait favoriser l'élaboration de projets pouvant améliorer les conditions dans lesquelles les services de transport aérien sont fournis, permettant aux transporteurs aériens d'être plus efficaces et apportant de ce fait des avantages considérables à l'économie dans son ensemble.

48. Cet examen devrait porter sur l'expérience que les membres ont des services de transport aérien visés actuellement par l'Annexe, entre autres les problèmes relatifs à l'éclaircissement des questions de classification et les limites des engagements actuels. À partir des éléments mentionnés ci-dessus, l'examen pourrait aussi circonscrire plusieurs mesures plus pragmatiques qui pourraient être prises de manière à rendre les services de transport aérien plus efficaces qu'ils ne le sont dans leur cadre réglementaire existant.

49. De plus, cet examen constitue une occasion de procéder à une analyse beaucoup plus large des possibilités et des perspectives d'une libéralisation plus ambitieuse et plus complète à être effectuée à plus long terme.

50. Pour les Communautés européennes et leurs États membres, l'analyse de la situation actuelle du transport aérien, fondée sur les documents préparés par le Secrétariat de l'OMC et les diverses présentations des Membres de l'OMC, indique déjà clairement que les négociations doivent étudier l'application future de l'AGCS à ce secteur. Il reste à voir si cela pourra être fait dans les limites de temps convenues pour les négociations des autres secteurs de service.
