

# ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/C/W/63

23 octobre 1998

(98-4169)

Conseil du commerce des services

Original: anglais

## COMMUNICATION DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

À sa réunion des 22 et 23 juillet 1998, le Conseil a examiné la demande de statut d'observateur présentée par l'OACI. À cette occasion, il a été demandé à l'OACI de fournir par écrit des renseignements sur ses activités dans les domaines intéressant le Conseil. La réponse de l'OACI est présentée ci-après.

### ACTIVITÉS DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

(Document présenté par le Secrétariat de l'OACI)

#### I. INTRODUCTION

1. Le présent document décrit le rôle et les activités de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le domaine de la réglementation économique du transport aérien international en ce qui concerne l'accès au marché et les trois activités mentionnées dans l'Annexe sur les services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS). Il donne aussi un aperçu des évolutions récentes dans ce secteur et présente certaines recommandations de l'OACI ayant un rapport avec les travaux de l'OMC relatifs à l'AGCS.

#### II. RÉGLEMENTATIONS ET RÔLE DE L'OACI

2. Le rôle et les responsabilités constitutionnels de l'OACI et les structures et mécanismes de réglementation économique du transport aérien international découlent de deux éléments de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), à savoir: le principe de la souveraineté de chaque État sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et l'obligation d'obtenir une autorisation pour mener des activités commerciales dans un autre État. En conséquence, au cours des 50 dernières années, l'accès au marché dans ce secteur a été régi principalement par des accords de transport aérien bilatéraux (il en existe maintenant plusieurs milliers), dont la plupart sont fondés sur le principe de la réciprocité et de l'équilibre des avantages ou des possibilités. Il existe aussi cinq accords sous-régionaux conclus plus récemment (en Europe, dans les Caraïbes, en Amérique du Sud et en Afrique) qui réglementent l'accès au marché entre groupes d'États. Dans le cadre de ce régime, l'aviation a connu une expansion vigoureuse et soutenue, et le trafic régulier (en tonnes-kilomètres réalisées) a augmenté à peu près deux fois plus en moyenne que le produit intérieur brut global. De par sa nature même et du fait de cette croissance régulière, le transport aérien a favorisé le commerce et le développement économique au niveau mondial et y a contribué de façon importante et décisive.

3. Étant donné les règles juridiques régissant l'accès au marché, le rôle de l'OACI dans le domaine de la réglementation consiste essentiellement à formuler des recommandations. Toutefois, cette fonction s'est développée au cours des dernières années, car ses 185 États contractants ont utilisé l'Organisation à la fois comme une tribune où discuter du cadre réglementaire futur du transport aérien international et comme une structure institutionnelle pour l'élaboration, au niveau mondial, de principes de réglementation qui sont ensuite incorporés au cadre réglementaire principalement par le biais d'accords bilatéraux et régionaux sur les services aériens. Sous les auspices de l'OACI, des conférences mondiales et des groupes d'experts spécialisés ont formulé des recommandations à l'intention des États, surtout depuis le début des années 90, sur de nombreux aspects de la réglementation économique, y compris la participation et l'accès au marché, qui sont mentionnés dans leurs accords bilatéraux et régionaux. En ce qui concerne le rôle de l'OACI dans ce domaine, l'Assemblée tenue récemment a conclu que l'Organisation devait participer plus activement à l'élaboration d'éléments indicatifs de politique économique concernant la réglementation du transport aérien international.

### III. ÉVOLUTION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

4. Comme les autres secteurs de services, le transport aérien est confronté aux risques, aux possibilités et aux conséquences découlant des processus de mondialisation, de privatisation et de libéralisation. Les arrangements, les pratiques et les réglementations en matière d'accès au marché aux niveaux bilatéral et régional ont été caractérisés par une tendance croissante, quoique inégale, à la libéralisation. Dans le même temps, les transporteurs aériens se sont rapidement adaptés face à la nécessité d'un changement et d'une plus grande compétitivité. En conséquence, le cadre commercial, opérationnel et réglementaire, pourtant en transition et en cours d'adaptation, laisse aujourd'hui plus de souplesse et permet de restructurer le secteur en misant de plus en plus sur les mécanismes du marché.

### IV. ACTIVITÉS DE L'OACI CONCERNANT L'ACCÈS AU MARCHÉ

5. À la lumière des résultats de la Conférence mondiale sur le transport aérien de 1994 et des activités entreprises ultérieurement pour en assurer le suivi, le Conseil de l'OACI a formulé des recommandations à l'intention des États contractants sur certains aspects essentiels de l'accès au marché, comme la garantie d'une concurrence loyale et d'une participation effective au transport aérien international, l'application de critères élargis en matière de propriété et de contrôle des transporteurs aériens pour l'utilisation de l'accès au marché et l'instauration d'un environnement plus concurrentiel pour les services d'escale. Les États ont aussi suivi les recommandations formulées par l'OACI dans les années 80, notamment en matière de tarifs et de capacité, pour libéraliser progressivement ces éléments de leurs accords bilatéraux et régionaux sur les services aériens.

6. **Concurrence loyale et participation.** En 1989, l'OACI a publié des recommandations qui visaient à éviter les conflits dans l'application du droit de la concurrence au transport aérien, en insistant sur la notification préalable et la consultation du ou des États concernés. En 1996, elle a élaboré un dispositif à deux volets visant à garantir une concurrence loyale dans les services aériens en cours de libéralisation dans le cadre des arrangements bilatéraux ou régionaux. Le premier volet concerne l'identification par les parties des éléments dénotant un comportement déloyal ou un abus de position dominante, dont certains exemples sont donnés dans la recommandation. Le second volet consiste en un mécanisme de règlement des différends dans le cadre duquel un groupe d'experts constitué sur la base d'une liste d'experts ayant les qualifications requises, tenue par l'OACI, doit émettre un avis objectif quant au fond, à la suite de quoi un règlement négocié intervient entre les parties.

7. Pour garantir la participation effective et soutenue au transport aérien, l'OACI a recommandé en 1996 que les États qui libéralisent leurs services aériens internationaux envisagent l'adoption de

mesures en matière de capacité, de tarifs et d'accès au marché, consistant, par exemple, à permettre l'augmentation graduelle et négociée de la capacité, du nombre de compagnies et du nombre de points desservis.

8. Sur la question particulière de la participation des pays en développement à des services de transport aérien plus compétitifs, le Secrétariat de l'OACI a réalisé en 1997 une étude indiquant des mesures préférentielles que les États pourraient éventuellement adopter. Ces mesures se distinguent des mesures de participation susmentionnées par le fait qu'elles ne sont pas fondées sur la réciprocité – par exemple, exemption des prescriptions en matière de propriété et de contrôle pour les compagnies aériennes des pays en développement. L'Assemblée de l'OACI a pris note de cette étude et a demandé instamment aux États d'accorder une attention particulière, dans leur relations aériennes, aux intérêts et aux besoins des pays en développement et, si les circonstances le justifient, d'appliquer des mesures préférentielles appropriées.

9. **Critères élargis en matière de propriété et de contrôle.** La plupart des accords bilatéraux sur les services aériens prévoient que, si un État estime qu'une compagnie aérienne désignée par l'autre partie n'est pas détenue majoritairement et n'est pas contrôlée effectivement par la partie qui la désigne et/ou par des nationaux de cette partie, il peut refuser l'autorisation d'exploitation dans le cadre de l'accord bilatéral. Pour aider les autorités chargées de la réglementation à s'adapter à un environnement plus concurrentiel en ce qui concerne la propriété, l'investissement et la commercialisation, l'OACI a proposé trois nouveaux critères relatifs à la propriété et au contrôle selon lesquels: 1) la compagnie doit être détenue et contrôlée par un groupe de pays en développement ayant des intérêts communs et/ou par des nationaux de ces pays (1983); 2) la compagnie doit être détenue et contrôlée par un groupe déterminé d'États et/ou par des nationaux de ces États (1994); et 3) la compagnie doit avoir son principal établissement et sa résidence permanente dans l'État qui la désigne et doit avoir avec lui un lien solide (1997).

10. **Dispositions relatives aux services d'escale.** En 1996, l'OACI a établi une clause type relative aux services d'escale qui autorise les compagnies aériennes à assurer elles-mêmes des services d'escale pour leur propre compte, pour le compte d'autres compagnies ou collectivement, ou à faire appel à des fournisseurs concurrents, sauf si le volume des opérations aéroportuaires est trop faible pour permettre cette concurrence.

## **V. ACTIVITÉS DE L'OACI RELATIVES AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN VISÉS PAR L'AGCS**

11. **Systèmes informatisés de réservation.** Reconnaisant que les systèmes informatisés de réservation (SIR) profitent à la fois aux transporteurs et aux usagers, mais peuvent être utilisés de manière abusive, le Conseil de l'OACI a adopté en 1991 un Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (le Code de l'OACI), qui a été révisé et mis à jour en 1996. Comme les services de SIR ont été inclus en 1995 dans l'AGCS, la révision du Code a été effectuée en liaison avec l'OMC pour faire en sorte que les dispositions du Code relatives à l'accès au marché et aux exemptions soient compatibles avec celles de l'AGCS. Par exemple, l'article 12 c) du Code stipule qu'un pays en développement peut retarder l'entrée de fournisseurs étrangers sur son territoire jusqu'au 31 décembre 2000, sous réserve que cela soit compatible avec les accords bilatéraux ou multilatéraux auxquels il est partie. Le Conseil de l'OACI a également adopté des clauses types concernant les SIR à l'intention des États qui suivent le Code.

12. **Vente et commercialisation.** Le Conseil de l'OACI a adopté en 1997 trois clauses types relatives à ces services destinées à être utilisées dans les accords de transport aérien: 1) vente et commercialisation des produits des services aériens; 2) conversion des devises et transfert des recettes; 3) entrée et maintien de personnel étranger sur le territoire d'une partie. Ces clauses types,

dont l'utilisation est facultative, visent à libéraliser ces aspects des activités commerciales des transporteurs aériens.

13. **Réparation et maintenance d'aéronefs.** Bien que l'annexe 8 de la Convention de Chicago (Navigabilité des aéronefs) établisse des normes techniques et des normes de sécurité importantes en ce qui concerne la réparation et la maintenance des aéronefs et bien que l'OACI ait elle aussi établi à cet égard des normes de navigabilité, aucune recommandation n'a été faite au sujet des aspects commerciaux de cette activité.

## **VI. CONCLUSION**

14. Face à l'évolution rapide de l'environnement du transport aérien international, l'OACI s'est attachée à formuler, à l'intention de ses États contractants, des recommandations concernant non seulement deux des trois services de transport aérien visés par l'AGCS, mais aussi certains aspects importants de l'accès au marché. Bien qu'il ne s'agisse que de recommandations, elles sont appliquées de plus en plus par les États qui libéralisent les services de transport aérien. L'OACI continuera d'élaborer des éléments indicatifs sur certains aspects de la réglementation économique, comme la location et l'attribution des créneaux, afin d'aider les États à s'adapter à la libéralisation du transport aérien international.

---