

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

S/C/W/198
3 octobre 2001

(01-4724)

Conseil du commerce des services

Original: anglais

COMMUNICATION DES ÉTATS-UNIS

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

La délégation des États-Unis a fait parvenir au Secrétariat la communication ci-après, en demandant qu'elle soit distribuée aux membres du Conseil du commerce des services.

I. INTRODUCTION

1. Les États-Unis présentent leurs vues en ce qui concerne l'examen prescrit de l'Annexe sur les services de transport aérien (Annexe sur les transports aériens) et communiquent des renseignements destinés à aider le Conseil à continuer de progresser dans les travaux.

2. Le contexte dans lequel s'effectue cet examen a été résumé par le Secrétariat au cours des sessions d'examen et par plusieurs Membres dans des documents précédents. Les Membres de l'OMC sont convenus d'exclure la plupart des services de transport aérien de l'AGCS pour ne pas perturber le système connu de négociation des droits et obligations en matière de transport aérien international. Les deux principaux éléments de ce système sont, d'une part, le système multilatéral régissant la sûreté et la sécurité de la navigation et du transport aériens dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et, d'autre part, le système d'échange de droits économiques fondé sur la réciprocité.

3. Cette exclusion était intentionnelle, la raison en étant de promouvoir le développement et la libéralisation du secteur du transport aérien. Les Membres de l'OMC estimaient que le régime de transport aérien international existant, probablement plus détaillé et plus poussé que celui de tout autre secteur de services, constituait le meilleur moyen d'atteindre cet objectif important. Par conséquent, les Membres de l'OMC se sont volontairement prononcés en faveur d'une exclusion générale.

4. Dans ce contexte, nous pouvons bien comprendre le mandat qui consiste à examiner "l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens et le fonctionnement de la présente annexe en vue d'envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'Accord dans ce secteur". Les raisons d'une application plus large de l'Accord devraient découler de circonstances qui auraient été révélées par l'examen de l'évolution de la situation dans le secteur et du fonctionnement de l'Annexe.

5. Au fond, l'examen en cours pose à nouveau la question essentielle à laquelle avait été confronté le Groupe de négociation sur les services (GNS) lors du Cycle d'Uruguay, c'est-à-dire celle de savoir si le développement et la libéralisation du transport aérien international auraient plus de chances de progresser si on laissait le système existant d'accords spécialisés suivre son cours ou si on intégrait certains, voire tous les éléments du transport aérien dans l'AGCS. Tout comme ce fut le cas lors du Cycle d'Uruguay, la question essentielle reste de savoir quelle option permettra le mieux de faciliter la libéralisation du secteur des transports aériens.

6. Comme il est indiqué ci-après, les États-Unis estiment que l'exclusion générale de l'AGCS de la plupart des services de transport aérien était une mesure indiquée et éclairée, qui a permis une libéralisation considérable, au profit des consommateurs et des fournisseurs de ces services. Les États-Unis voient en outre les signes d'une libéralisation se produisant à un rythme soutenu. En conséquence, pour les États-Unis, rien ne prouve que l'on favoriserait cette progression en limitant d'une manière ou d'une autre l'exclusion actuelle; au contraire, elle serait vraisemblablement ralentie si l'on modifiait cette exclusion.

II. ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS – PROGRÈS EN MATIÈRE DE LIBÉRALISATION

7. Le premier aspect de l'examen prescrit consiste à examiner l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens. L'évolution de ces cinq dernières années est frappante: des progrès considérables ont été accomplis en matière de libéralisation grâce à des accords "ciel ouvert", au rôle de facilitation de l'OACI et à d'autres facteurs.

A. PROLIFÉRATION DES ACCORDS "CIEL OUVERT"

8. Les recherches menées par le Secrétariat et les renseignements fournis par l'OACI font état d'une prolifération spectaculaire des accords bilatéraux sur les services aériens et, en particulier, de la forme la plus libérale de ces accords, les accords "ciel ouvert".

9. Dans le document de synthèse préparé par le Secrétariat en octobre 2000 et distribué sous la cote S/C/W/163/Add.2, l'on dénombrait environ 74 accords "ciel ouvert", dont plus d'un tiers auxquels les États-Unis n'étaient pas partie, et dont plus des deux tiers avaient été conclus, selon l'OACI, avec ou contre des pays en développement (voir le tableau 23 dudit document). Depuis la parution de ce document, les États-Unis ont négocié à eux seuls six autres accords bilatéraux "ciel ouvert" (avec le Maroc, la Pologne, le Rwanda, Malte, le Bénin et le Sénégal), qui sont venus s'ajouter à ceux qu'ils avaient signés avec les États recensés aux tableaux 23 et 24.

10. Il convient de noter à nouveau que des pays en développement, qui disposent dans bien des cas de compagnies aériennes relativement petites, sont parties à la plupart de ces accords. Ils n'en n'ont pas moins obtenu des avantages économiques, en ayant accès à toutes les destinations sur le marché des États-Unis et sur ceux d'autres partenaires. Ces avantages ont pu être obtenus grâce à la fourniture de nouveaux services par leurs compagnies nationales et à la conclusion d'arrangements de coopération en matière de commercialisation avec des compagnies d'autres réseaux.

11. Outre les accords "ciel ouvert" susmentionnés, les États-Unis ont conclu d'autres accords visant à libéraliser considérablement le secteur de l'aviation. Parmi ceux-ci figurent un accord "ciel ouvert transfrontières" conclu avec le Canada, des accords "ciel ouvert" tout-cargo avec l'Australie et la Jamaïque, et des régimes sensiblement libéralisés avec la France et le Japon.

12. Comme il ressort du document S/C/W/163/Add.2, parmi les nombreux pays qui ont conclu des accords "ciel ouvert" ou d'autres accords libéraux avec des partenaires autres que les États-Unis, ceux qui sont le plus souvent cités sont naturellement ceux qui ont régulièrement apporté des contributions de poids à cet examen, à savoir: le Chili, la Nouvelle-Zélande et Singapour. Ces pays, parmi d'autres, continuent d'annoncer, mois après mois, la conclusion de nouveaux accords libéralisés. À la session d'examen de décembre 2000, la Nouvelle-Zélande a fait savoir qu'elle avait conclu un autre accord. En janvier 2001, outre l'accord entre les États-Unis et le Sénégal, le Brésil et le Pérou ont annoncé qu'ils avaient conclu un accord "ciel ouvert". En février 2001, la Nouvelle-Zélande a fait savoir qu'elle avait signé des accords libéraux avec le Danemark, la Norvège et la Suède.

13. Le système fondé sur la réciprocité ne se limite pas aux accords bilatéraux; il a également su s'adapter pour aller au-delà des accords "ciel ouvert" bilatéraux. Le 15 novembre 2000, les gouvernements du Brunéi Darussalam, du Chili, des États-Unis, de la Nouvelle-Zélande et de Singapour, réunis avec d'autres membres de l'Association de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) au Brunéi Darussalam, ont annoncé la conclusion du premier accord "ciel ouvert" plurilatéral: l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international.¹ Le nouveau texte non seulement se fonde sur les accords "ciel ouvert" bilatéraux que ces pays ont déjà conclus entre eux et avec d'autres partenaires, mais renferme également plusieurs éléments nouveaux. Il convient de signaler que le nouvel accord modifie le critère qui figure habituellement dans les accords bilatéraux et en vertu duquel les nationaux du pays de désignation doivent détenir une "participation substantielle" dans la compagnie aérienne pour que les droits conférés par l'accord puissent être exercés. Le nouvel accord y substitue le critère selon lequel la compagnie aérienne doit être "constituée en société et avoir son siège social sur le territoire de la partie désignant la compagnie aérienne".²

14. Une fois entré en vigueur, cet accord plurilatéral sera ouvert à l'adhésion d'autres parties selon des modalités qui ne seront pas moins favorables que celles qui s'appliquent aux signataires initiaux. En outre, l'accord "ciel ouvert" plurilatéral pourra être amendé par une majorité simple de signataires, ce qui offre des possibilités non négligeables de perfectionnement, d'expansion et de libéralisation plus poussée. Ainsi, l'accord comprend un protocole établissant un mécanisme permettant d'adopter ultérieurement des dispositions supplémentaires en matière de libéralisation.

B. RÔLE DE FACILITATION DE L'OACI

15. Bien que la Convention de Chicago laisse aux États le soin de s'échanger des droits économiques en matière de transport aérien, l'OACI n'en a pas moins joué un rôle important dans la facilitation de ces relations réciproques. Au fil des ans, l'OACI a encouragé la liberté d'établissement de prix, incité à adopter des dispositions plus libérales en matière de propriété et de contrôle, mis au point des dispositions types libérales dans des domaines "opérationnels" tels que les services d'escale, aux fins des accords de transport aérien bilatéraux, régionaux et plurilatéraux, et encouragé par d'autres moyens la libéralisation du transport aérien dans le monde entier.

C. AUTRES FACTEURS DE LIBÉRALISATION

16. Certains autres facteurs ont également favorisé la libéralisation du secteur des transports aériens. En premier lieu, la liberté de survol est accordée sur une base multilatérale au titre de l'Accord de 1944 relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI). Ces cinq dernières années, cet accord a été ratifié par 17 autres États contractants, ce qui porte à 118 le nombre de ratifications à ce jour.

17. En second lieu, la liste de résultats obtenus dans le secteur des transports aériens ne serait pas complète si l'on ne faisait pas mention de l'intégration des marchés intérieurs et transfrontières des États membres de l'UE, échelonnée jusqu'en 1997, au titre de son troisième paquet de mesures de libéralisation du transport aérien.

¹ On trouvera la version officielle intégrale dudit accord à l'adresse suivante: www.state.gov/www/issues/economic/tra/001115_apec_opskies.html.

² Article 3(2)c) de l'accord.

D. AVANTAGES CONCRETS

18. Chaque fois que les contraintes pesant sur le transport aérien ont été levées pour céder la place à la liberté de gestion des compagnies en matière économique, les consommateurs ont été gagnants. Avec l'élargissement de l'éventail de prix et de services disponibles, les voyages et les expéditions par avion se sont multipliés. En 1995, les États-Unis étaient partie à des accords "ciel ouvert" avec dix pays; cette année-là, quelque 5,8 millions de passagers ont pris l'avion entre ces pays et les États-Unis. Cinq ans plus tard, en 2000, plus de 10 millions de passagers ont pris l'avion entre ces dix mêmes pays et les États-Unis, soit un taux de croissance annuel moyen de près de 12 pour cent. Dans l'intervalle, 37 autres partenaires ont adopté des régimes "ciel ouvert", portant ainsi à 38,8 millions en 2000 le total des passagers voyageant à ce titre. Au cours de la même période, les pays n'ayant jamais conclu d'accord "ciel ouvert" avec les États-Unis n'ont enregistré qu'une croissance annuelle moyenne de 6,4 pour cent de leur trafic bilatéral avec les États-Unis.³

19. Le troisième paquet de mesures de l'UE susmentionné est souvent invoqué à l'appui de l'évolution spectaculaire qui s'est produite rien qu'au cours des trois premières années de mise en œuvre. En 1996, la Commission européenne a fait savoir que 800 nouvelles licences d'exploitation avaient été délivrées et que le trafic avait augmenté de 20 pour cent du fait de l'existence de tarifs réduits.⁴ Il ne s'agit là que de quelques exemples de pratiques qui peuvent sans doute être égalées, voire surpassées, dans d'autres marchés à régime "ciel ouvert".

III. ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS – PERSPECTIVES DE LIBÉRALISATION

20. Les efforts de libéralisation précités, ainsi que d'autres, se poursuivent. Les pays ne cessent de perfectionner leurs accords de transport aérien et d'en élaborer de nouveaux. Encouragées par les accords "ciel ouvert", les alliances mondiales entre compagnies aériennes évoluent, permettant aux passagers de voyager en douceur entre tous les points de leurs systèmes d'itinéraires intégrés en expansion. L'accord "ciel ouvert" réciproque mis en place par cinq membres de l'APEC sera prochainement ouvert à l'adhésion d'autres parties, membres de l'APEC ou non. En outre, l'APEC dans son ensemble a adopté huit recommandations sur la libéralisation des services aériens.⁵ La libéralisation des transports aériens en Europe dépasse désormais le cadre du troisième paquet de mesures de l'UE, puisqu'elle s'étend aux accords conclus avec les États de l'AELE et les partenaires d'Europe orientale. L'OCDE travaille à l'élaboration d'un projet d'accord "ciel ouvert" type sur le fret aérien. Dans ce contexte, des groupes de travail thématiques sont mis sur pied actuellement pour continuer à traiter les aspects qui requièrent des efforts soutenus.

21. En outre, les travaux de facilitation de l'OACI se poursuivent et se s'intensifient. L'OACI a annoncé qu'elle élaborait un vaste programme sur des aspects significatifs de la libéralisation des transports aériens, dont la promotion accrue du respect et de la mise en œuvre de l'ATSAI; une étude exhaustive sur la propriété et le contrôle (portant sur des aspects comme la désignation, le droit

³ L'exercice financier prend fin le 30 septembre aux États-Unis. Les dix partenaires initiaux sont l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, l'Islande, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse. Les données relatives au trafic des compagnies des États-Unis et des compagnies étrangères proviennent de la base de données US DOT T-100.

⁴ L'Impact du troisième paquet de mesures de libéralisation du transport aérien, COM(96) 514, 20 octobre 1996.

⁵ Elles concernent la propriété et le contrôle, les tarifs, les questions opérationnelles, le fret aérien, la désignation multiple, les services d'affrètement, les accords de coopération entre compagnies aériennes et l'accès aux marchés. Document WT/L/313 du 20 septembre 1999.

d'établissement, l'investissement étranger, la gestion, la location, les alliances, le partage de codes, le franchisage et la sécurité); un réexamen des questions d'accès aux marchés mettant l'accent sur des éléments liés aux droits de trafic, tels qu'ils sont définis dans l'Annexe; ainsi qu'un examen de l'accès aux aéroports, du droit de la concurrence et de la participation des pays en développement.

22. S'inspirant de la documentation existante et de son expérience récente, le Secrétariat de l'OACI met également au point un accord-cadre de libéralisation des services aériens qui portera entre autres sur la sécurité et la sûreté, l'accès aux marchés et les mesures de protection, que les États pourront utiliser sur une base facultative, sélective ou globale, au niveau bilatéral ou multilatéral. L'OACI a signalé au Conseil que l'accord-cadre vise à encourager une évolution et un développement harmonieux des accords bilatéraux et des accords régionaux. Au cours de 2003, l'OACI convoquera une conférence sur la libéralisation du transport aérien international, afin de "mettre au point un cadre pour la libéralisation graduelle du transport aérien international, avec les mesures de protection nécessaires à l'existence d'une concurrence loyale, tout en assurant la sécurité et la sûreté, ainsi que la participation effective et soutenue des pays en développement".⁶

23. Toute cette évolution dans le secteur des transports aériens s'est effectuée et continue de se dérouler dans le cadre du système établi, en dehors de l'OMC. Il n'y a guère de raisons de penser qu'une libéralisation comparable – et *a fortiori* plus importante – aurait pu se produire si l'AGCS s'était appliqué aux services de transport aérien et, par conséquent, il n'y a aucune raison de croire que l'AGCS serait le meilleur moyen de poursuivre cette libéralisation.

IV. FONCTIONNEMENT DE L'ANNEXE

24. Le deuxième volet de l'examen prescrit consiste à évaluer le fonctionnement de l'Annexe au cours de la période suivant l'entrée en vigueur de l'AGCS. L'évolution examinée dans les sections précédentes intéresse directement cette évaluation: elle montre que l'Annexe a permis de faciliter la libéralisation du secteur des transports aériens en garantissant le bon fonctionnement des instances et des mécanismes extérieurs à l'OMC.

25. Par ailleurs, il est manifeste qu'en ce qui concerne les services de transport aérien visés par l'AGCS – les services de réparation et de maintenance des aéronefs, les services de systèmes informatisés de réservation (SIR) ainsi que la vente et la commercialisation des services de transport aérien – aucune libéralisation tangible ne saurait être attribuée à l'AGCS.

26. S'agissant de la réparation et de la maintenance des aéronefs, il est indiqué dans le document S/C/W/59 que la quasi-totalité des Membres (113) ont contracté des obligations NPF et que 45 d'entre eux ont pris des engagements en matière d'accès au marché et/ou de traitement national en ce qui concerne les services de réparation et de maintenance. Les États-Unis et de nombreux autres pays ayant inscrit ces engagements dans leurs listes ont consolidé l'accès ouvert et le traitement uniforme qui existaient déjà, sans procéder à une nouvelle libéralisation. À la connaissance des États-Unis, aucune libéralisation ne s'est produite par suite des engagements contractés au titre de l'AGCS dans ce domaine. Dans le document S/C/W/59, le Secrétariat observe une augmentation générale du nombre des nouvelles installations de réparation érigées entre 1995 et 1998, ajoutant toutefois que "cela résulte sans doute de la croissance du marché plutôt que des effets de l'AGCS".

27. Les services de systèmes informatisés de réservation (SIR) et les services de vente et de commercialisation peuvent être examinés conjointement puisque, ainsi que le Secrétariat et plusieurs membres l'ont indiqué au Conseil, ces deux types de services vont souvent de pair. Les services SIR sont devenus un outil de commercialisation et de réservation essentiel pour les compagnies aériennes

⁶ Note de travail A33-WP/6 de l'OACI, 5 juin 2001, page 7.

et les agences de voyages. L'OACI, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), l'UE et de nombreux pays, y compris les États-Unis, ont adopté des lignes directrices et des règles visant à assurer une description juste et objective des services offerts par toutes les compagnies aériennes.⁷ Bien que les services SIR soient souvent visés dans les accords bilatéraux ainsi que dans les lois nationales et les lignes directrices internationales, de nombreux pays parmi les 16 Membres de l'OMC ayant inscrit dans leurs listes des exemptions de l'obligation NPF pour les SIR ont indiqué, sous la rubrique "Conditions qui rendent l'exemption nécessaire": "La nécessité de l'exemption résulte de l'insuffisance de règles multilatéralement agréées d'exploitation des SIR". Dix-sept Membres ont inscrit des exemptions de l'obligation NPF pour la vente et la commercialisation des services de transport aérien (dont deux qui n'ont pas inscrit d'exemptions pour les SIR).⁸ S'agissant des services de réparation et de maintenance des aéronefs, à la connaissance des États-Unis, aucune libéralisation ne s'est produite par suite des engagements contractés au titre de l'AGCS dans ces domaines. Par ailleurs, les parties à des dizaines d'accords "ciel ouvert" conclus au cours des six dernières années ont adopté dans le cadre de ces accords des disciplines strictes pour les SIR ainsi que pour la vente et la commercialisation.

28. Ainsi, l'expérience des six années qui ont suivi l'entrée en vigueur de l'AGCS révèle que l'Annexe sur les transports aériens n'a pas eu d'influence perceptible sur la libéralisation du commerce des trois types de services auxquels s'applique l'Accord. Par ailleurs, l'exclusion de la plupart des autres services de transport aérien a, en fait, jeté les bases d'une libéralisation significative et soutenue en dehors du cadre de l'OMC. Les éléments d'appréciation disponibles à ce jour – et, de l'avis des États-Unis, ceux qui sont susceptibles d'être disponibles dans un avenir prévisible – ne démontrent pas que la libéralisation serait favorisée par une application plus large de l'AGCS dans ce secteur.

V. PORTÉE

29. Des questions ont été soulevées en ce qui concerne la portée de l'exclusion prévue dans l'Annexe. Il est utile par conséquent de rappeler les raisons pour lesquelles l'Annexe exclut expressément les droits de trafic, "quelle que soit la façon dont ils ont été accordés", et les services directement liés à l'exercice des droits de trafic.

30. L'aperçu donné par le Secrétariat lors de la session de septembre nous rappelle que les rédacteurs de l'Annexe sur les transports aériens ont exclu de l'AGCS les services pour lesquels des droits étaient échangés au titre d'accords bilatéraux ou multilatéraux sur les services de transport aérien. Les obligations générales résultant de l'AGCS ne s'appliquent pas aux services exclus et des engagements spécifiques ne peuvent pas être pris pour ces services. Ce principe fondamental sous-tend les dispositions de l'Annexe sur les transports aériens et transparaît dans l'examen ci-après de questions propres aux services.

31. On se souviendra que l'exclusion des droits de trafic était l'élément central des avant-projets d'Annexe avant et pendant la rédaction du projet d'Acte final à la fin de 1991. Par conséquent, la définition des droits de trafic a fait l'objet d'une attention considérable, car on espérait pouvoir s'appuyer sur cette définition dans les années à venir.

32. Une seule expression, "droits de trafic", était censée désigner toutes les opérations de transport aérien devant être exclues, car il n'y avait aucune raison d'ajouter d'autres termes spécialisés du transport aérien aux fins de l'Annexe sur les transports aériens. Lors de réunions à caractère sectoriel du GNS qui se sont tenues au début de 1992, les délégués ont déclaré expressément que les

⁷ Dans la pratique, les États-Unis accordent le traitement national pour ces services.

⁸ Document S/C/W/59, tableau 7, page 58.

gouvernements de leur pays entendaient exclure de l'Accord les vols de convoyage, sans passagers ni fret, et les vols en transit sans embarquement ni débarquement de trafic payant, de façon qu'il n'y ait pas de confusion ni de chevauchement entre l'AGCS et des accords bilatéraux ou multilatéraux existants.⁹ Étant donné le niveau de consensus atteint sur ce point, la définition des droits de trafic a été mise au point, pour l'essentiel, en mars 1992. Dans sa forme finale, elle est libellée comme suit:

d) L'expression "*droits de trafic*" s'entend du droit pour les services réguliers ou non de fonctionner et/ou de transporter des passagers, du fret et du courrier moyennant rémunération ou location en provenance, à destination, à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Membre, y compris les points à desservir, les itinéraires à exploiter, les types de trafic à assurer, la capacité à fournir, les tarifs à appliquer et leurs conditions, et les critères de désignation des compagnies aériennes, dont des critères tels que le nombre, la propriété et le contrôle.

33. Cette définition ne comporte pas de réserves concernant la taille des aéronefs, la banalisation, le sous-service, le partage de codes ni d'autres réserves du genre. En conséquence, les services de taxi aérien et les services de transport de troisième niveau correspondent pour l'heure à cette définition, de même que les opérations de location avec équipage, les opérations de franchisage et le partage de codes. Ces services sont visés par de nombreux accords bilatéraux ou plurilatéraux, et y sont souvent dénommés "arrangements de coopération en matière de commercialisation". En outre, ils nécessitent généralement l'approbation expresse des autorités aéronautiques des territoires sur lesquels ils sont exploités.

34. Quelques délégations ont également soulevé des questions concernant la portée du membre de phrase "services directement liés à l'exercice des droits de trafic". Certaines délégations sont même allées jusqu'à dire que les services d'escale étaient désormais moins directement liés aux droits de trafic dans la mesure où les compagnies aériennes, qui exercent les droits de trafic, se déchargent de plus en plus de ces fonctions en les externalisant.

35. Là encore, pour traiter ces questions, il faut rappeler l'intention qui était celle des rédacteurs de l'Annexe. À l'origine, la notion de "services directement liés à l'exercice des droits de trafic" obéissait à des considérations fonctionnelles. Le membre de phrase désignait les services directement liés à l'exercice des droits de trafic, qu'ils soient ou non exercés par les compagnies aériennes elles-mêmes ou par des sous-traitants. Pendant le Cycle d'Uruguay, de janvier 1992 à octobre 1993, l'ajout des services d'escale à la liste figurant au paragraphe 3 a fait l'objet de débats à chacune des sept réunions à caractère sectoriel du GNS, bien qu'il ait toujours été entendu que ces services étaient directement liés à l'exercice des droits de trafic. Il était question des services d'escale dans des accords bilatéraux sur les services de transport aérien à l'époque, et il en est encore plus souvent question dans ce genre d'accord aujourd'hui. Tout comme aujourd'hui, certains de ces services étaient assurés à l'époque par des compagnies aériennes, et nombreux étaient ceux qui étaient sous-traités à des prestataires de services spécialisés. Certaines compagnies aériennes assuraient les services pour le compte d'une autre, et réciproquement. Il ne s'est produit aucun changement dans le secteur et il n'y a pas d'autres raisons susceptibles de remettre en question l'accord bien établi selon lequel les services d'escale sont directement liés à l'exercice des droits de trafic.

⁹ En particulier, les termes "de fonctionner et/ou de transporter" ont été ajoutés pour inclure les escales techniques et les vols de mise en place ou de convoyage sans trafic payant; les termes "en provenance" et "à destination" couvraient les deuxième, troisième et quatrième libertés; les termes "à l'intérieur" se rapportaient au cabotage, et le terme "au-dessus" a été ajouté pour inclure le droit de première liberté.

36. Enfin, certains ont affirmé que le contrôle de la circulation aérienne et les services aéroportuaires pourraient être assujettis aux obligations résultant de l'AGCS, dans certaines circonstances. Sans entrer dans un débat sur les différentes manières dont ces services sont organisés et fournis dans le monde, les États-Unis n'ont pas d'obligations au titre de l'AGCS pour ce qui est de ces services; qui plus est, ils n'entrevoient aucune circonstance dans laquelle les obligations résultant de l'AGCS pourraient s'appliquer aux États-Unis.

VI. CONCLUSION

37. Le transport aérien est non seulement un secteur clé en tant que tel: il constitue également un des instruments les plus importants du commerce international. Le transport aérien complète de manière non négligeable de nombreux aspects de l'OMC – en encourageant l'échange de marchandises, de services et de personnes. Les États-Unis croient fermement que l'OMC, les objectifs de l'Organisation et ses Membres bénéficieront de la poursuite de la libéralisation dans ce secteur. Cela étant, les États-Unis croient tout aussi fermement qu'au vu du succès manifeste du système de transport aérien habituel fondé sur la réciprocité, et des nombreuses initiatives encourageantes qui sont en cours sur les plans bilatéral, plurilatéral et multilatéral, la plus grande contribution que l'OMC puisse apporter à ce secteur consiste à faire en sorte que les instances et mécanismes existant pour la libéralisation du transport aérien puissent développer tout leur potentiel.

38. De l'avis des États-Unis, il ne faudrait pas modifier le *statu quo* uniquement dans le but de donner une impression de changement positif ou de remédier à ce qui est perçu comme une anomalie dans le cadre de l'AGCS. Il ne faudrait pas non plus opérer de modifications susceptibles de causer un dommage plus important que l'amélioration qui peut être éventuellement garantie. Les Membres de l'OMC devraient avoir pour objectif de poursuivre la libéralisation du secteur du transport aérien, et il est évident que l'exclusion générale de l'AGCS de la plupart des activités dans ce secteur est le meilleur moyen d'atteindre cet objectif.

39. Une fois l'examen en cours achevé, les États-Unis espèrent participer à un autre exercice de ce genre dans cinq ans. Nous espérons que de nombreux Membres dont les secteurs du transport aérien subissent une évolution importante seront favorables au maintien de l'intervalle de cinq ans. Entre-temps, il est manifeste que l'examen approfondi en cours ne justifie aucunement l'amendement de l'Annexe sur les services de transport aérien.
