

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/C/W/129

15 octobre 1999

(99-4434)

Comité du commerce des services

ACTIVITÉS LIÉES AU COMMERCE MENÉES RÉCEMMENT PAR LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES INTERGOUVERNEMENTALES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS AÉRIENS

Note du Secrétariat

1. La présente note a été établie à la demande du Conseil du commerce des services. Elle contient des informations sur les activités liées au commerce menées récemment par les organisations internationales intergouvernementales (mondiales et régionales) dans le domaine des transports aériens. Elle ne doit pas être considérée comme exhaustive. Elle n'aborde pas, par exemple, de questions qui ne sont pas directement liées au commerce, telles que les activités législatives de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) dans le domaine de la sécurité, du bruit ou des systèmes de navigation aérienne, ni les activités de certification des Autorités conjointes de l'aviation (JAA). Elle pourrait être ultérieurement complétée dans ces domaines si les Membres le souhaitent. Elle ne porte pas sur les activités d'organisations non gouvernementales telles que l'IATA (Association du transport aérien international) ou le Conseil international des aéroports. Elle contient uniquement des informations sur les faits nouveaux intervenus depuis la publication du document S/C/W/59 daté du 5 novembre 1998 et dont il n'a pas été rendu compte pour diverses raisons dans ce document, bien qu'ils se soient produits depuis l'entrée en vigueur de l'Annexe sur les services de transport aérien. La présentation des activités de chaque organisation suit, dans la mesure du possible, la structure du document S/C/W/59 et il est fait référence aux paragraphes correspondants de ce document chaque fois qu'une question ou un sous-secteur particulier est évoqué pour la première fois.

2. La présente note aborde en premier lieu les organisations mondiales (point I), puis les activités des organisations régionales (point II).

I. ACTIVITÉS LIÉES AU COMMERCE MENÉES RÉCEMMENT PAR LES ORGANISATIONS MONDIALES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS AÉRIENS

A. ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

1. Suivi global des questions économiques et réglementaires dans le secteur des transports aériens

3. Depuis la publication des documents mentionnés dans le document S/C/W/59, l'OACI a publié "Le monde de l'aviation civile 1997-2000" (circulaire de l'OACI 273-AT/113) et est sur le point de publier la version 1998-2001 de ce document. Une grande partie des informations figurant dans le présent document est tirée de ce document de l'OACI. L'OACI a également publié le rapport annuel de son Conseil pour 1998 et le document intitulé "Civil aviation statistics of the world 1997". Elle a par

ailleurs révisé et mis à jour son document de base intitulé "Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international"¹, mais cette nouvelle version n'est pas encore publiée.

4. Outre ces publications générales, l'OACI fournit aussi à ses Membres, au cas par cas, ou dans le cadre de la coopération technique, des analyses de la réglementation et des analyses économiques consacrées à des questions précises. Le tableau figurant à l'annexe 8, qui contient une analyse approfondie et harmonisée des caractéristiques d'accords régionaux récents dans le domaine du transport aérien, illustre ce type de travaux.

2. Services de systèmes informatisés de réservation (SIR)²

5. Le nombre de pays ayant indiqué qu'ils appliquaient le Code sur les SIR de l'OACI de 1996³ ou que leur réglementation était conforme à ce code ou compatible avec ce dernier est passé de neuf (chiffre mentionné au paragraphe 27 du document S/C/W/59) à 31 (dont 28 Membres de l'OMC), ce qui représente 55 pour cent du trafic international régulier. La liste de ces pays figure à l'annexe 1.

3. Location⁴

6. L'article 83*bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) est entré en vigueur le 20 juin 1997. Cette modification de la Convention de Chicago est destinée à faciliter les opérations de location et la surveillance de leur sécurité. Elle permet, lorsqu'un aéronef est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef par un exploitant, le transfert de tout ou partie des fonctions et obligations de l'État d'immatriculation (s'agissant des "règles de l'air" - garantie du respect des règles et règlements relatifs au vol et à la manœuvre de l'aéronef - des licences relatives à l'équipement radio de l'aéronef, des certificats de navigabilité et des licences du personnel) à l'État où cet exploitant a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, à l'État où il a sa résidence permanente. Ce transfert requiert un accord entre les deux États concernés. Au 31 mars 1999, 109 Membres de l'OACI (dont 68 Membres de l'OMC) avaient ratifié le protocole qui porte modification de la Convention de Chicago. Le texte de cette modification et la liste des États ayant ratifié ce protocole figure à l'annexe 2.

7. L'OACI a également consacré une étude approfondie à la location d'aéronefs (document EC2/82, LE 4/55-99/54, daté du 14 mai 1999). Cette étude a pour objet d'aider les États en fournissant des informations et une analyse sur ce sujet, notamment une liste récapitulative de facteurs qui devraient être pris en considération lors de la formulation de mesures transparentes et cohérentes en matière de location d'aéronefs. Elle porte essentiellement sur des questions de réglementation et des questions économiques ainsi que sur des problèmes de sécurité. Elle comprend des éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83*bis* ainsi qu'un modèle d'accord de transfert.

¹ Document OACI 9587, mentionné dans le document S/C/W/59, notes de bas de page 17 (paragraphe 74), 28 (paragraphe 96) et 29 (paragraphe 108). Ce document est disponible au Secrétariat.

² Voir les paragraphes 17 à 30, 39 et 51 à 55 du document S/C/W/59.

³ Résolution du Conseil de l'OACI du 25 juin 1996 (texte disponible au Secrétariat).

⁴ Voir le paragraphe 65 du document S/C/W/59.

4. Attribution des créneaux⁵

8. L'OACI effectue actuellement une étude de l'attribution des créneaux qui consistera à évaluer des solutions de remplacement ainsi que des possibilités d'améliorer le système actuel.

5. Services aéroportuaires⁶

9. L'OACI organise, du 19 au 28 juin 2000, une conférence intitulée "L'infrastructure du transport aérien pour le XXI^e siècle". Les principaux points à l'ordre du jour sont la situation économique des aéroports, des fournisseurs de services de navigation aérienne et leurs relations financières avec les transporteurs aériens et les autres usagers (propriété et contrôle, structure financière et organisationnelle), les questions de financement, le rôle de l'État, les mécanismes de réglementation, les possibilités d'améliorer les Déclarations de l'OACI⁷ dans ce domaine en mettant particulièrement l'accent sur les principes relatifs aux redevances d'aéroport et les principes relatifs aux redevances des services de navigation aérienne. Cette conférence abordera aussi la question de l'attribution des créneaux et ses incidences sur l'accès aux marchés.

6. Services d'escale⁸

10. Le 25 février 1999, la Commission de la Navigation aérienne de l'OACI a décidé que l'OACI devrait effectuer une étude sur les aspects des arrangements en matière de services d'escale qui concernent la sécurité et que les résultats de cette étude seraient communiqués en temps voulu au Conseil de l'OACI.⁹

B. CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT (CNUCED)

11. La CNUCED a organisé une réunion d'experts, tenue du 21 au 23 juin 1999, sur les services de transport aérien sous l'égide de sa Commission du commerce des biens et services, et des produits de base. L'objet de cette réunion, intitulée "Contribution à la définition du contenu des initiatives de négociation des pays en développement concernant à la fois l'AGCS et des négociations sectorielles présentant un intérêt pour ces pays", était lié directement à la préparation de l'examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS. Cette réunion, à laquelle ont participé des représentants gouvernementaux et des experts de compagnies aériennes (venant principalement de pays en développement), a examiné un rapport circonstancié établi par le Secrétariat de la CNUCED.¹⁰

12. Les "conclusions concertées et recommandations" de cette réunion, qui n'ont pas de caractère contraignant, figurent à l'annexe 3. Il y est proposé que les signataires de l'AGCS révisent leurs

⁵ Voir les paragraphes 120 à 125 du document S/C/W/59.

⁶ Voir les paragraphes 126 à 136 du document S/C/W/59.

⁷ Document 9082/5 "Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation", voir les paragraphes 128 à 130 et l'Annexe 4 du document S/C/W/59.

⁸ Voir les paragraphes 64 et 134 à 136 du document S/C/W/59.

⁹ Document de l'OACI C-WP/1105 daté du 3 mars 1999, disponible au Secrétariat.

¹⁰ Document de la CNUCED TD/B/COM.1/EM.9/2 daté du 16 avril "Initiatives de négociation des pays en développement concernant les services de transport aérien", disponible au Secrétariat.

engagements dans les trois secteurs explicitement visés par l'Accord (SIR, maintenance, vente ou commercialisation) en vue de déterminer les éventuels avantages d'engagements supplémentaires. Il y est également proposé de consacrer de nouveaux travaux à la classification¹¹ des services de transport aérien afin de préciser la portée des obligations actuelles, et d'envisager d'élargir le champ d'application actuel de l'annexe surtout, mais pas seulement, aux services connexes.

13. Dans ses conclusions concertées et ces recommandations, il est proposé, en particulier, d'étudier la possibilité d'inclure les droits d'atterrissage¹² dans le champ d'application de l'AGCS. Cependant, aucun engagement ne serait pris au titre du mode de fourniture n° 1, une exemption de l'allégation d'accorder le traitement NPF s'appliquerait systématiquement aux accords bilatéraux et les modes 2, 3 et 4 feraient l'objet de négociations classiques. Par ailleurs, il est suggéré d'aborder, dans ce contexte, la question de la définition de la propriété et du contrôle¹³ et de tirer profit des travaux consacrés récemment par l'OACI à ce sujet afin d'élargir cette définition.

14. Il est également indiqué, dans ces conclusions, qu'il faudrait étudier et envisager des mécanismes préférentiels transitoires en faveur des pays en développement, inspirés de ceux élaborés par l'OACI¹⁴, afin de déterminer comment l'article IV de l'AGCS pourrait être appliqué concrètement au secteur des transports aériens. Il y est aussi recommandé d'envisager de recourir à une approche semblable à celle adoptée dans le document de référence sur les télécommunications de base pour aborder les questions de réglementation propres au secteur des transports aériens. Il y est reconnu que le processus d'intégration régionale dans ce secteur peut constituer une première étape de sa libéralisation multilatérale ou une solution de remplacement de cette libéralisation et que les incidences de l'article V de l'AGCS devraient être étudiées.

II. ORGANISATIONS ET ACCORDS RÉGIONAUX

A. OCDE

15. Outre les travaux déjà mentionnés dans le document S/C/W/59¹⁵, l'OCDE a mené à bien, en avril 1999, une étude approfondie intitulée "Réforme de la réglementation du fret aérien international".¹⁶ Sur la base de cette étude, l'OCDE a tenu, les 5 et 6 juillet 1999, un atelier réunissant des hauts fonctionnaires ainsi que des experts de compagnies aériennes d'États membres de l'OCDE prestataires de services de transport combiné, de transport tout cargo et de transport express. Le résumé du président de cet atelier figure à l'annexe 4. Outre un descriptif général des caractéristiques et des tendances économiques du secteur du fret aérien, on peut retenir, en particulier, les points ci-après de ce résumé:

¹¹ Voir les paragraphes 17 à 23, 31 à 34, 37 à 40 et 60 à 69 du document S/C/W/59.

¹² Voir les paragraphes 73 à 95 du document S/C/W/59.

¹³ Voir le paragraphe 94 du document S/C/W/59 et la Résolution ATRP/9-4 de l'OACI figurant à l'annexe 2 de ce document.

¹⁴ Dans la Résolution ATRP/9-3 de l'OACI, qui figure à l'annexe 2 du document S/C/W/59.

¹⁵ Voir les notes de bas de page 20 et 21 afférentes au paragraphe 79 concernant les accords en matière de services aériens en général et la note de bas de page 34 afférente au paragraphe 125 sur l'attribution des créneaux.

¹⁶ Document DSTI/DOT(99)1 de l'OCDE daté du 6 avril 1999, disponible au Secrétariat. Ce document sera publié au cours des prochains mois sous la forme d'un livre.

- a) Les participants se sont accordés à reconnaître que la tarification avait été sensiblement libéralisée, et qu'elle ne posait pas de problème majeur. En revanche, les dispositions relatives aux régimes de propriété et à la participation sont considérées comme des obstacles aux nouveaux entrants et à la concurrence dans le secteur et appelleraient une réflexion plus approfondie. La location d'aéronefs avec équipage ne saurait être laissée de côté dans un examen permanent des cadres réglementaires. S'agissant des activités de transport multimodal¹⁷, les participants ont constaté qu'il existait encore d'importants obstacles à l'obtention des licences nécessaires, principalement parce qu'il existe des licences distinctes pour chaque mode de transport. Le fait que ces obstacles risquent de limiter exagérément la prestation de services combinant le transport aérien et le transport routier, maritime ou ferroviaire, inspire une certaine inquiétude. Les participants estimaient cependant qu'une licence intermodale n'était pas appropriée.
- b) Les Régimes douaniers et les documents à présenter à la douane sont considérés comme un obstacle réglementaire de taille. Les participants ont noté que des actions telles que les directives sur le dédouanement des envois express, établies récemment par l'Organisation mondiale des douanes et incorporées dans le projet révisé de la Convention de Kyoto, et le fait qu'il soit envisagé d'inclure un volet facilitation dans la prochaine série de négociations de l'OMC, constituaient un progrès important. Les services d'escale (considérés comme l'un des groupes d'activités lié à l'exercice de la profession) ont été jugés essentiels à la prestation de services de qualité.
- c) Les participants ont noté les réglementations en vigueur sur l'accès au marché ainsi que le système toujours essentiellement bilatéral qui régit le secteur du fret aérien. Certaines questions ont été soulevées quant à savoir si ce régime pouvait être maintenu, compte tenu des effets défavorables qu'il pourrait avoir sur la prestation efficace et rationnelle de services de fret aérien, mais les participants s'accordaient en général à reconnaître que des améliorations réglementaires, qu'elles s'inscrivent dans le cadre d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux, étaient préférables au statu quo. Il a été observé que le nombre croissant d'accords régionaux de type "ciel ouvert" atteindrait éventuellement une masse critique qui induirait obligatoirement un changement.

16. Dans son résumé, le président a relevé également que tous les participants convenaient que la structure réglementaire du secteur demandait peut-être à être réexaminée afin que les services soient améliorés et qu'il y ait une réaction aux nouvelles pratiques commerciales. Tout changement susceptible de découler de cet examen devrait s'appliquer à tous les acteurs de la profession (prestataires de services de transport combiné, tout cargo et express). En bout de ligne, l'objectif doit être d'élaborer un régime multilatéral. Les participants ont déclaré craindre que les services de transport combiné ne bénéficient pas de ce processus autant que les services de transport tout cargo et les services intégrés car ils continueraient de subir des restrictions concernant les routes et les fréquences, s'agissant du transport de passagers, et ne bénéficieraient que de l'abolition de restrictions applicables aux prix et – dans les limites des fréquences allouées pour le transport des passagers – aux capacités.

17. Dans ces conditions, les participants à l'atelier estimaient que l'OCDE permettait de préciser le contexte dans lequel les pays animés du même esprit iraient de l'avant dans leur réforme du régime du fret aérien, pourraient préparer le terrain pour une initiative dans le cadre de l'OMC et aborderaient, au niveau multilatéral, des questions qui pourraient finalement rester en dehors du champ d'application de l'AGCS.

¹⁷ Voir le paragraphe 61 du document S/C/W/59.

18. En conséquence, les participants à l'atelier ont recommandé au Secrétaire général de l'OCDE d'examiner comment l'OCDE pourrait stimuler le débat en cours sur la réforme de la réglementation du fret aérien. L'OCDE devrait étudier la façon d'accroître l'envergure de la libéralisation, notamment en ce qui concerne l'accès au marché, y compris le régime de propriété et les services auxiliaires, et déterminer les aspects de la facilitation auxquels il convient d'accorder la priorité. Elle devrait élaborer un projet d'arrangements destinés à atteindre les objectifs énumérés ci-dessus sur une base multilatérale et déterminer quelle serait l'instance la mieux adaptée pour l'avancement de ces idées. Les organes compétents de l'OCDE n'ont pas encore donné suite à ces recommandations.

B. APEC

19. L'un des organes subsidiaires de l'APEC, le Groupe des services aériens (ASG), tout en "reconnaissant que le système bilatéral offrait, dans un avenir prévisible, les meilleures perspectives d'une poursuite du développement de services aériens plus concurrentiels tout en fournissant des possibilités justes et équitables à tous les membres de l'APEC", a déterminé, en octobre 1995, huit options pour rendre les services aériens plus concurrentiels. La deuxième réunion des Ministres des transports de l'APEC a approuvé ces options en juin 1997. Elle a chargé l'ASG de les classer par degré de priorité et d'établir, sur une base consensuelle, une recommandation concernant les options à préciser et les modalités de leur mise en œuvre. L'ASG a accompli cette tâche et a affecté un degré de priorité élevé, moyen ou faible à chacune des options au cours de deux réunions, tenues en octobre 1997 et en février 1998. Ces priorités sont indiquées dans un document intitulé "Principes directeurs régissant la définition et la mise en œuvre d'options pour des services aériens concurrentiels bénéficiant de possibilités justes et équitables" qui figure à l'annexe 5.¹⁸ On peut relever en particulier les points suivants:

- a) Questions liées à l'exercice de la profession: L'ASG inclut dans cette rubrique l'accès aux systèmes informatisés de réservation, la conversion des devises et le transfert des recettes (qui relèvent partiellement de la vente et de la commercialisation au sens de l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien¹⁹), l'emploi de personnel étranger et les arrangements en matière de services d'escale. Dans tous ces domaines, l'ASG recommande de réduire au minimum et, finalement, d'éliminer les restrictions et les pratiques discriminatoires, que ce soit dans le cadre d'accords bilatéraux ou de lois ou règlements nationaux, en se fondant sur les clauses types établies par le Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien.²⁰ Cette recommandation est classée comme hautement prioritaire.
- b) Propriété et contrôle: L'ASG indiquant que la plupart des membres de l'APEC appliquent le critère traditionnel selon lequel une part importante de la propriété ainsi que le contrôle effectif des entreprises de transport aérien nationales devraient être détenus par des ressortissants de leurs États, recommande d'assouplir ce critère cas par cas pour l'examen des désignations effectuées par les partenaires d'arrangements bilatéraux concernant les services aériens, en utilisant comme élément indicatif ou option la formulation établie par

¹⁸ Ce document ainsi que les rapports de différents membres de l'APEC sur la mise en œuvre de ces recommandations peuvent être consultés sur le site Web dont l'adresse est la suivante: <http://www.apectptwg.org.au>.

¹⁹ Voir les paragraphes 31 à 36, 40 et 46 à 50 du document S/C/W/59.

²⁰ Voir l'annexe 2 du document S/C/W/59.

le Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien. Cette recommandation est classée comme moyennement prioritaire.

c) Droits d'atterrissage:

- Accès au marché: L'ASG recommande que les membres de l'APEC s'efforcent de parvenir progressivement à une plus grande libéralisation de l'accès au marché dans le cadre de leurs arrangements bilatéraux concernant les services aériens, ce qui est considéré comme moyennement prioritaire tout en assurant des possibilités justes et équitables pour les pays concernés.
- Tarifs: L'ASG recommande l'adoption d'un régime de double désapprobation ainsi que l'élimination d'obligations de déclaration de pure forme ou, par défaut, l'instauration d'une procédure électronique. Cette recommandation est classée comme moyennement prioritaire.
- Désignation: L'ASG recommande que ses membres adoptent, s'il y a lieu, la désignation multiple dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens afin d'accroître la concurrence et d'élargir le choix du consommateur. Cette recommandation est classée comme hautement prioritaire.
- Arrangements de coopération: L'ASG recommande aux membres de l'APEC de faciliter les arrangements de coopération entre les entreprises de transport aérien, tels que le partage des codes, y compris avec des pays tiers et sur les secteurs nationaux, les opérations conjointes et les accords de réservation de capacité lorsqu'il peut être établi que cela est avantageux pour les consommateurs et les entreprises de transport aérien et lorsqu'une concurrence loyale et des possibilités équitables peuvent être assurées pour les pays concernés. Cette recommandation est classée comme hautement prioritaire.

d) Services de fret: L'ASG recommande que les membres de l'APEC suppriment progressivement les restrictions aux activités de services de fret aérien tout en assurant des possibilités justes et équitables pour les pays concernés. Il propose, comme moyen d'atteindre cet objectif, d'inclure, s'il y a lieu, des dispositions prévoyant plus de souplesse et de capacité pour les services de fret aérien dans les arrangements entre membres de l'APEC concernant les services aériens. Il souligne aussi l'importance, pour les services de fret aérien, d'une infrastructure matérielle adéquate, de la souplesse dans les services intermodaux et de la mise en œuvre de procédures favorables aux affaires. Cette recommandation est classée comme hautement prioritaire, pour ce qui est des aspects liés à l'exercice de la profession, et moyennement prioritaire, pour ce qui est des aspects concernant l'accès au marché.

e) Services sans affrètement (charter): L'ASG recommande que les pays de l'APEC permettent et facilitent l'exploitation de services sous affrètement (charter) pour passagers ou pour fret fournis en supplément ou en complément de services réguliers, compte tenu du principe de réciprocité, s'il y a lieu. Cette recommandation est classée comme moyennement prioritaire.

C. COMMISSION EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE (CEAC)²¹

- a) Services informatisés de réservation: La CEAC a amorcé un processus de révision de son code existant sur les SIR. Les propositions de révision consistent notamment à: prévoir l'inclusion (à titre facultatif) des services ferroviaires; inclure des systèmes d'information; imposer des obligations directes aux abonnés, tant en ce qui concerne la communication d'informations exactes et exhaustives que le fait d'éviter les réservations "passives" non nécessaires; et à renforcer les dispositions en matière de protection des données.
- b) Location: Après avoir examiné une étude très approfondie, la CEAC a adopté, le 3 juillet 1997, la Recommandation CEAC/21-1 sur la location d'aéronefs, qui n'a pas de caractère contraignant. Le texte de cette recommandation figure à l'annexe 6. Cette recommandation, considérant les avantages économiques et l'importance croissante de la location ainsi que les problèmes de sécurité soulevés par cette pratique et la nécessité d'harmoniser les conditions applicables aux opérations en question, reconnaît que les États membres de la CEAC ont le droit d'appliquer des réglementations différentes aux locations entre des transporteurs aériens auxquels ils ont délivré une licence d'aéronefs inscrits sur leur registre national ou d'aéronefs inscrits dans l'Espace économique européen. Elle prévoit qu'afin d'assurer le respect des normes de sécurité et de responsabilité, et celui des conditions économiques applicables, tout accord de location doit être approuvé au préalable. Elle énumère le type d'informations nécessaires à cette approbation. Pour toutes les locations (avec et sans équipage), elle prévoit le transfert de tout ou partie des fonctions et obligations de l'État d'immatriculation aux autorités du preneur. Elle comprend également, dans le cas de la location avec équipage, des dispositions de sécurité et de procédure supplémentaires, notamment une clause anticontournement. Des communications rapides entre les autorités aéronautiques concernées et la fourniture dès que possible, et dans tous les cas avant l'embarquement, d'informations aux consommateurs sont aussi recommandées.
- c) Partage des codes²²: Une Recommandation de la CEAC sur les besoins en matière d'information/de protection du consommateur en rapport avec les services aériens en partage de codes a été adoptée le 26 juin 1996. Elle traite des besoins d'information du consommateur durant toutes les phases d'un voyage, à partir du moment où la première demande d'informations est adressée à une agence de voyages ou à un bureau de vente de billets de compagnies aériennes. Elle ne s'adresse pas seulement aux compagnies aériennes mais aussi aux fournisseurs d'informations, y compris les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation, ainsi que les agences de voyages et les autorités aéroportuaires. L'examen des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la recommandation fait partie du programme de travail au cours de la CEAC.

²¹ Les États membres de la CEAC sont les suivants: Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, République slovaque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie.

²² Voir le document S/C/W/59, paragraphe 104, et les Recommandations de l'OACI ATRP/9-3 et ATRP/9-6 figurant à l'annexe 2 de ce document.

- d) Vols non réguliers²³: La CEAC, se fondant sur une étude approfondie, a achevé en septembre 1998 un examen de son Accord multilatéral de 1956 sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe²⁴ qui avait libéralisé presque toutes les activités sous affrètement (charter) entre les pays européens. Cet examen a abouti à la conclusion que la moitié des États membres de la CEAC adhéraient aux termes de l'Accord que, bien que ledit accord ait été remplacé dans bien des cas par le Règlement du Conseil 2408/92 pour les États membres des CE, il continuait à s'appliquer aux zones non soumises à ce règlement et surtout aux relations avec des tierces parties, et qu'aucune incompatibilité avec le Règlement de l'UE n'avait été constatée.

D. COMMISSION ARABE DE L'AVIATION CIVILE (CAAC)²⁵

- a) Services informatisés de réservation: Le 5 mai 1999, la CAAC a adopté un code sur les SIR (Résolution 3-GA/9). Ses membres sont invités soit à inclure un texte approprié dans les accords bilatéraux pertinents soit à adopter tout autre moyen approprié pour mettre en œuvre ce code, en conformité avec leurs règlements nationaux. Le texte de cette résolution n'est encore disponible dans aucune des langues de l'OMC. C'est pourquoi ses dispositions ne peuvent pas être résumées dans le présent document.
- b) Droits d'atterrissage: Un groupe de travail de la Commission arabe de l'aviation civile a établi, en décembre 1998, un programme de six ans visant à échanger progressivement des libertés de l'air, qui doit commencer par des vols de fret et des vols non réguliers en 1999 et qui comprend un mécanisme de règlement des différends. Ce document²⁶ doit être examiné successivement par le Conseil exécutif de la CAAC et par son assemblée générale avant d'être transmis au Conseil des ministres arabes des transports pour décision finale.

E. COMMISSION LATINO-AMÉRICAINNE DE L'AVIATION CIVILE (CLAC)²⁷

20. À la XII^e session de son Assemblée générale, tenue du 5 au 8 novembre 1996, la CLAC a adopté une résolution à caractère non contraignant "relative aux critères et aux lignes directrices concernant la politique en matière de transport aérien" (A12-1) portant sur presque tous les aspects du transport aérien. Le texte de cette résolution figure à l'annexe 7. Parmi ses différentes dispositions, on peut relever, en particulier, ce qui suit:

²³ Voir le document S/C/W/59, paragraphe 112.

²⁴ Voir respectivement les documents ECA 7695, daté du 30 avril 1956, et ECAC LEGTF/9 – Rapport, daté du 18 septembre 1998, disponibles au Secrétariat.

²⁵ La CAAC compte 16 membres: l'Arabie saoudite, Bahreïn, l'Égypte, les Émirats arabes unis, l'Iraq, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, l'Oman, la Palestine, le Qatar, le Soudan, la Syrie, la Tunisie et le Yémen.

²⁶ Document disponible au Secrétariat.

²⁷ La CLAC compte 20 membres: Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

- a) Services informatisés de réservation: La Résolution A12-1 recommande l'utilisation d'une clause type dans les accords bilatéraux ou multilatéraux et recommande le respect du Code de l'OACI.
- b) Vente et aspects commerciaux²⁸: La Résolution A12-1 reconnaît le droit des transporteurs de faire venir et de conserver leurs employés, quelle que soit leur nationalité, sous réserve du respect de la législation de l'État hôte. Elle reconnaît aussi le droit des transporteurs de convertir et de transférer à l'étranger (dans tout autre pays), et cela sans restriction d'autre sorte, l'excédent de recettes locales par rapport aux sommes dépensées localement. Elle recommande que les redevances aéroportuaires en devises fortes soient soumises au principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago. Dans cette résolution, est également exprimé le souhait que l'OACI continue d'accorder un degré de priorité élevé aux aspects commerciaux du transport aérien tout en développant une coopération continue et efficace avec l'Organisation mondiale du commerce en particulier, de même qu'avec d'autres institutions du système des Nations Unies jouant un rôle dans des domaines commerciaux ayant une incidence sur le transport international.
- c) Propriété et contrôle: La Résolution A12-1 recommande que le concept de "propriété et de contrôle des transporteurs aériens" soit réexaminé dans le cadre de l'OACI, compte tenu de l'existence d'une communauté d'intérêts aux plans régional et infrarégional, et de faire en sorte que la nationalité des transporteurs désignés soit déterminée par la législation du pays ayant effectué la désignation.
- d) Droits d'atterrissage: La Résolution A12-1, tout en affirmant l'attachement de la CLAC au bilatéralisme en tant que moyen adéquat d'arriver à des accords qui garantissent une participation effective et réelle des parties, indique que le processus d'intégration et de coopération économique dans lequel l'Amérique latine est engagée, constitue un point de départ vers le multilatéralisme et elle appelle l'attention de ses membres sur l'expérience du Groupe andin.²⁹
- e) Services d'escale: La Résolution A12-1 de la CLAC reconnaît que les transporteurs aériens doivent être autorisés à choisir librement entre les diverses possibilités existant en matière de services d'escale et à combiner ou à modifier leurs choix, avec pour seules limites légitimes celles liées à la sécurité et à la protection ou celles découlant d'un niveau d'activité aéroportuaire trop modeste pour permettre une concurrence entre fournisseurs. Selon la Résolution, les prix de ces services devraient être fondés sur les coûts et la non-discrimination.

²⁸ Voir les paragraphes 31 à 36, 40 et 46 à 50 du document S/C/W/59.

²⁹ En ce qui concerne cette expérience, voir plus bas le point H a) et la première colonne du tableau figurant à l'annexe 8.

F. MARCHÉ COMMUN POUR L'AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE (COMESA)³⁰

21. Le COMESA a commencé des travaux préparatoires concernant la libéralisation progressive du transport aérien par la première phase, en 1999, devant être marquée par l'autorisation de services de passagers réguliers intra-COMESA ne dépassant pas deux vols par jour, la désignation multiple et l'élimination des restrictions de capacité.

G. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE DES ÉTATS D'AFRIQUE CENTRALE (CEMAC)³¹

22. En juin 1998, la CEMAC a fait une proposition relative à un accord sous-régional de libéralisation et de coopération. Cette proposition comprenait un programme de deux ans visant à échanger progressivement les libertés de l'air, qui doit commencer par les vols non réguliers.

H. AUTRES ORGANISATIONS RÉGIONALES ET ACCORDS RÉGIONAUX RELATIFS AUX SERVICES AÉRIENS

23. On a assisté ces dernières années à une multiplication d'initiatives régionales visant à créer des marchés communs de l'aviation fondés sur la libéralisation des droits de trafic. Ces accords qui, parfois, ont été rédigés par des organisations régionales préexistantes et résultent de décisions *sui generis*, sont énumérés ci-après ainsi que les parties à ces accords. Leurs dispositions ont fait l'objet d'une analyse approfondie et comparative figurant dans un tableau dressé par l'OACI (voir l'annexe 8).

a) Pacte andin

La Décision 297 de la Commission de l'Accord de Cartagena a officiellement établi un régime de transport aérien "ciel ouvert" en juin 1991 pour les États membres du Pacte andin (Bolivie, Colombie, Équateur, Pérou, Venezuela).³²

b) Communauté des Caraïbes (CARICOM)

L'Accord multilatéral concernant l'exploitation de services aériens dans la Communauté des Caraïbes a été conclu le 6 juillet 1996 par 14 États des Caraïbes (Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Bélize, Dominique, Grenade, Guyana, Jamaïque, Montserrat, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sainte-Lucie, Suriname, Trinité-et-Tobago).

c) Accord de Fortaleza

L'Accord sur les services aériens sous-régionaux a été conclu le 19 décembre 1997 à Fortaleza (Brésil) entre l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, le Paraguay et l'Uruguay.

³⁰ Le COMESA compte 22 membres: l'Angola, le Burundi, les Comores, Djibouti, l'Érythrée, l'Éthiopie, le Kenya, le Lesotho, Madagascar, le Malawi, Maurice, le Mozambique, la Namibie, l'Ouganda, le Rwanda, les Seychelles, la Somalie, le Soudan, le Swaziland, la Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe.

³¹ La CEMAC compte six membres: le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale, la République centrafricaine et le Tchad.

³² Cet accord est antérieur à l'entrée en vigueur de l'Annexe sur les services de transport aérien mais il est mentionné ici car il est cité comme modèle par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).

d) Accord de Banjul

Mémoire d'entente conclu le 4 avril 1997 pour mettre en œuvre la Déclaration de Yamoussoukro pour six États africains (Cap-Vert, Ghana, Guinée-Bissau, Sierra Leone, Nigéria et Gambie).

e) Accord CLMV

Conclu le 14 janvier 1998 par le Cambodge, le Myanmar, la République démocratique populaire lao et le Viet Nam en vue d'une coopération sous-régionale en matière de transport aérien.

ANNEXE 1

LISTE DES ÉTATS APPLIQUANT LE CODE SRI DE L'OACI OU AYANT UNE RÉGLEMENTATION/DES PRATIQUES COMPATIBLES AVEC CE TEXTE

(Source: OACI)*

Au 14 septembre 1999, 31 États appliquaient le Code SRI de l'OACI ou avaient une réglementation/des pratiques compatibles avec ce texte:

Allemagne	Fidji
Antigua-et-Barbuda	Finlande
Autriche	France
Belgique	Grèce
Botswana	Guatemala
Cameroun (a invoqué l'article 12 c): exemption pour pays en développement)	Irlande
Canada	Italie
Cuba	Jordanie
Danemark	Koweït
Équateur (a invoqué l'article 12 c): exemption pour pays en développement)	Luxembourg
Érythrée	Pays-Bas, Royaume des
Espagne	Portugal
États-Unis	République slovaque
Fédération de Russie (à l'exception de l'article 6 g), point i): pas de limite dans le temps pour les contrats d'abonné)	Roumanie
	Royaume-Uni
	Suède
	Thaïlande

* Traduction OMC.

ANNEXE 2

ARTICLE 83BIS DE LA CONVENTION DE CHICAGO ET LISTE DES ÉTATS QUI ONT RATIFIÉ LE PROTOCOLE RELATIF À L'ARTICLE 83BIS

ARTICLE 83BIS, PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

(Entré en vigueur le 20 juin 1997)

Transfert de certaines fonctions et obligations

a) Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 a) lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

b) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres États contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à l'article 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'État ou des autres États contractants intéressés par un État partie à l'accord.

c) Les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article 77.

ÉTATS QUI ONT RATIFIÉ LE PROTOCOLE RELATIF À L'ARTICLE 83BIS

(Mise à jour au 31 mars 1999)

Afrique du Sud	21 septembre 1998	Canada	23 octobre 1985
Allemagne	19 octobre 1983	Burundi	10 octobre 1991
Antigua-et-Barbuda	17 octobre 1988	Chili	28 juin 1982
Arabie saoudite	25 juin 1991	Chine	23 juillet 1997
Argentine	12 août 1987	Chypre	5 juillet 1989
Australie	2 décembre 1994	Colombie	19 décembre 1995
Autriche	25 avril 1983	Croatie	6 mai 1994
Bahreïn	7 février 1990	Cuba	17 mai 1984
Bangladesh	2 septembre 1988	Danemark	22 décembre 1983
Barbade	5 octobre 1981	Égypte	11 septembre 1981
Bélarus	24 juillet 1996	El Salvador	8 avril 1998
Belgique	23 septembre 1983	Émirats arabes unis	18 février 1987
Belize	24 septembre 1997	Équateur	20 juin 1991
Bosnie-Herzégovine	9 mai 1997	Érythrée	27 mai 1994
Brésil	30 octobre 1990	Espagne	11 juillet 1983
Bulgarie	7 juillet 1981	Estonie	21 août 1992
Burkina Faso	15 juin 1992	États-Unis	15 février 1982

Éthiopie	25 juin 1981
Ex-République yougoslave de Macédoine	23 mars 1998
Fédération de Russie	3 février 1988
Fidji	21 septembre 1992
Finlande	18 décembre 1991
France	27 août 1982
Ghana	15 juillet 1997
Grèce	25 septembre 1984
Grenade	8 novembre 1990
Guatemala	26 avril 1983
Guinée	1 ^{er} octobre 1998
Guyana	2 mai 1988
Haïti	21 septembre 1984
Hongrie	27 mai 1981
Îles Marshall	6 avril 1994
Inde	5 août 1994
Indonésie	29 juillet 1987
Iran, République islamique d'	17 juin 1994
Iraq	4 mars 1982
Irlande	29 mars 1990
Islande	9 mai 1990
Israël	25 février 1983
Italie	29 novembre 1985
Jamahiriya arabe libyenne	28 octobre 1996
Japon	26 juin 1998
Jordanie	30 juin 1993
Kenya	13 octobre 1982
Koweït	24 mai 1995
Liban	14 avril 1983
Luxembourg	1 ^{er} octobre 1986
Malawi	13 décembre 1990
Maldives	30 octobre 1997
Mali	11 janvier 1984
Maroc	29 janvier 1987
Maurice	6 août 1990
Mexique	20 juin 1990
Monaco	9 mai 1991
Nauru	28 juillet 1994
Népal	9 juin 1997
Niger	8 avril 1988
Norvège	20 septembre 1995

Nouvelle-Zélande	17 mars 1993
Oman	11 mars 1981
Ouganda	10 mars 1982
Ouzbékistan	24 février 1994
Pakistan	27 mai 1987
Panama	3 août 1982
Papouasie-Nouvelle-Guinée	5 octobre 1992
Pays-Bas	5 novembre 1981
Philippines	31 janvier 1984
Portugal	3 mars 1998
Qatar	8 mars 1990
République de Corée	23 avril 1981
République de Moldova	20 juin 1997
République tchèque	15 avril 1993
Roumanie	29 août 1996
Royaume-Uni	16 mars 1981
Samoa	9 juillet 1998
San Marin	3 février 1995
Seychelles	23 septembre 1983
Singapour	7 mai 1991
Slovaquie	20 mars 1995
Suède	13 juillet 1987
Suisse	21 février 1985
Tadjikistan	23 juillet 1996
Togo	24 avril 1987
Trinité-et-Tobago	31 janvier 1991
Tunisie	29 avril 1985
Turkménistan	14 avril 1993
Turquie	13 novembre 1992
Ukraine	11 août 1995
Uruguay	7 janvier 1982
Vanuatu	31 janvier 1989
Viet Nam, République socialiste du	7 février 1996
Zambie	28 janvier 1993

ANNEXE 3

CONCLUSIONS CONCERTÉES ET RECOMMANDATIONS DE LA RÉUNION D'EXPERTS DE LA CNUCED CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN TENUE DU 21 AU 23 JUIN 1999

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

23 juin 1999

Commission du commerce des biens et services, et des produits de base

Réunion d'experts sur les services de transport aérien: contribution à la définition du contenu des initiatives de négociation des pays en développement concernant à la fois l'AGCS et des négociations sectorielles présentant un intérêt pour ces pays

Genève, 21-23 juin 1999

Conclusions concertées et recommandations concernant le point 3 de l'ordre du jour

La réunion d'experts est parvenue aux conclusions ci-après sur les questions à prendre en considération pour la définition du contenu des initiatives de négociation des pays en développement dans le secteur des transports aériens:

Libéralisation progressive en vertu des arrangements en vigueur

1. L'actuelle annexe sur les services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) exclut du champ d'application des disciplines de l'AGCS les droits de trafic et les services liés à l'exercice des droits de trafic. Elle indique toutefois trois services liés aux transports aériens auxquels les règles de l'AGCS s'appliquent. Les engagements souscrits jusque-là dans ces trois secteurs restent limités.
2. En vue de déterminer les éventuels avantages d'engagements supplémentaires dans les secteurs énumérés au paragraphe 3 de l'annexe les signataires de l'AGCS sont instamment priés de réviser leurs engagements et d'envisager d'inclure ces secteurs dans leurs listes d'offres et de demandes.
3. L'application de l'AGCS apparaît ambiguë dans un certain nombre d'autres secteurs. Il est nécessaire de préciser le champ d'application de l'Accord selon le libellé actuel en procédant à une classification plus détaillée du secteur des transports aériens, y compris des activités connexes. Il sera ensuite plus facile d'apprécier le champ d'application de l'Accord.
4. On pourrait ensuite aussi envisager d'élargir ce champ d'application à des services analogues à ceux qui sont énumérés au paragraphe 3 de l'annexe.
5. Ce travail, faisant appel à la coopération de l'Association du transport aérien international (IATA), de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), devrait notamment porter sur une comparaison des classifications sectorielles actuellement utilisées dans l'AGCS avec celles qui sont couramment utilisées dans l'industrie.

Moyens d'élargir le champ d'application

6. Il conviendrait de continuer d'explorer les possibilités d'englober les transports aériens dans l'AGCS, afin de parvenir à une compréhension plus complète du rôle que celui-ci peut jouer dans la solution des problèmes mentionnés plus haut. Pour pouvoir influencer sur le débat relatif aux transports aériens au Conseil du commerce des services de l'OMC, les participants doivent pouvoir apprécier les options disponibles et leurs incidences.

7. En vertu de l'AGCS, les Membres de l'OMC peuvent demander une exemption à l'application du traitement de la nation la plus favorisée (NPF) pour certains services de secteur des transports aériens. Les engagements en matière d'accès aux marchés et de traitement national ne s'appliquent qu'aux services de secteur figurant dans la liste des engagements de chaque pays.

8. En préparation de la révision de l'annexe, les Membres de l'OMC voudront peut-être explorer, notamment, les options suivantes:

- a) un grand nombre de pays voudront peut-être exclure, en particulier, le mode de fourniture n° 1 (fourniture de services au-delà des frontières nationales, ce qui signifie qu'une compagnie aérienne fournit un service à partir de son pays d'origine). Dans ce cas, l'annexe actuelle pourrait être modifiée de façon:
 - i) à indiquer que l'exemption ne s'applique qu'à ce mode de livraison; et
 - ii) à bien préciser quels éléments de l'activité sont pris en compte (uniquement liés aux droits de trafic, mais à définir de façon plus précise, suite aux travaux réalisés sur la définition du secteur);
- b) le mode de fourniture n° 2, qui concerne la consommation à l'étranger, est sans doute moins sujet à controverse, mais son champ d'application doit être évalué au cours du processus de négociation;
- c) le mode de fourniture n° 3, a savoir la présence commerciale, est de plus en plus courant. Sa prise en compte par l'AGCS ajoute aux possibilités d'adaptation des compagnies aériennes basées dans les pays développés, ainsi qu'aux modes de participation des pays en développement. On constate que les règles en matière d'établissement qui sont appliquées au niveau bilatéral sont de plus en plus flexibles et ouvertes. L'inscription de ce mode de fourniture dans les listes consacrerait la reconnaissance de cette évolution et concrétiserait les avantages de l'AGCS en termes de traitement NPF, d'accès aux marchés et de traitement national;
- d) des engagements concernant le mouvement des personnes physiques – mode de fourniture n° 4 – seraient également tout à fait envisageables;
- e) dans le cadre de cette approche du traitement des transports aériens, il faudrait veiller à ce que l'approche de l'AGCS quant à la définition de l'identité nationale soit cohérente avec celle qui est appliquée dans les accords bilatéraux. S'agissant des questions de politique de concurrence, il faudra aussi identifier le pays d'origine de la compagnie aérienne, car il sera important de pouvoir déterminer la juridiction à saisir en cas de plainte. La flexibilité que l'on trouve déjà dans les accords bilatéraux concernant la définition de l'identité du transporteur montre que cette question ne devrait pas poser de gros problèmes.

9. Les États membres voudront peut-être envisager d'ajouter au paragraphe 3 de l'annexe certains services et activités de transport aérien, ainsi que de réduire la liste des services, activités ou droits de trafic prévus au paragraphe 2 de l'annexe, en tenant compte des résultats des travaux indiqués aux paragraphes 2 à 5 plus haut.

Traitement des pays en développement

10. Devant les préoccupations exprimées par les pays en développement quant à la nécessité d'améliorer leur participation au marché des transports aériens dans des conditions de concurrence

équitable, l'OACI, l'IATA, les organisations régionales spécialisées et les États membres ont suggéré un certain nombre de mécanismes pour parvenir à cet objectif. Ces mécanismes représentent des mesures transitoires, et il est recommandé de les étudier attentivement. Les organismes responsables des transports aériens devraient être invités à participer à l'élaboration et à l'application de ces options.

11. Le secrétariat de l'OACI a élaboré un certain nombre de recommandations concernant des mécanismes d'appui, qui portent sur les modalités d'accès aux marchés, l'application des critères de propriété et de contrôle, les mécanismes d'attribution de créneaux, et les activités commerciales. Il conviendrait de réexaminer ces recommandations. Il revient à chaque pays d'envisager l'application de ces options.

12. En outre, d'importantes contributions peuvent être apportées au renforcement des capacités, s'agissant par exemple de la politique de concurrence, des normes (y compris sur des questions d'environnement telles que le bruit, et sur la gestion de l'industrie) et de la mise en valeur des ressources humaines. Il est recommandé d'approfondir diverses modalités de coopération à ces fins, notamment sous les auspices de l'OACI et de l'IATA, le cas échéant.

13. L'examen de l'application de l'AGCS aux transports aériens devrait également porter sur les incidences de cette application sur les dispositions spéciales relatives à la participation des pays en développement. L'article IV impose aux membres de faciliter la participation croissante des pays en développement au commerce mondial des services par des engagements spécifiques négociés, concernant par exemple l'accès à la technologie sur une base commerciale et l'amélioration de l'accès aux circuits de distribution et aux réseaux d'information. Il serait utile d'évaluer de quelle façon l'article IV a été mis en œuvre d'une manière générale, ainsi que son éventuelle application au secteur des transports aériens.

14. L'article XXV traite de l'assistance technique qui sera fournie aux pays en développement par le Secrétariat de l'OMC sous la supervision du Conseil du commerce des services de l'OMC; cette assistance technique sera très utile lorsque les pays auront à faire des choix en matière d'engagements dès lors que l'exemption applicable aux transports aériens aura été levée.

Questions de politique de concurrence et autres questions de réglementation

15. Il est important de s'occuper des problèmes de politique de concurrence et de l'application des réglementations nationales, tous éléments qui peuvent être à l'origine de demandes de règlement de différends. Au niveau bilatéral, les mécanismes de règlement des différends n'ont pas été sans susciter des difficultés. Des différends peuvent naître de décisions commerciales des compagnies aériennes ou de pratiques des gouvernements qui ont une incidence directe – par exemple, sur l'accès – ou indirecte – par exemple, du fait de décisions sanctionnant certains comportements des compagnies aériennes sur le marché. Indépendamment du consensus multilatéral qui est actuellement recherché sur les questions de politique de concurrence, différentes options propres aux transports aériens pourraient être envisagées tout en ménageant la coopération de l'industrie des transports aériens nécessaire pour fixer des normes et maintenir le système interligne de façon à préserver l'intégrité du réseau mondial.

16. L'AGCS contient des dispositions qui peuvent être utilisées pour régler les questions de concurrence et de réglementation. Parmi les divers articles utiles, on peut notamment citer l'article VI (Réglementation intérieure), l'article VIII (Monopoles et fournisseurs exclusifs de services), l'article IX (Pratiques commerciales), l'article X (Mesures de sauvegarde d'urgence) et l'article XV (Subventions). Les dispositions correspondantes ne peuvent toutefois être invoquées que par des États et que dans des situations où sont mis en cause des États, que ce soit directement par leur action (subventions, sauvegardes, réglementation intérieure), ou indirectement par la juridiction qu'ils exercent sur les fournisseurs de services, monopoles ou fournisseurs exclusifs de services. De plus, elles n'ont

généralement pas été testées ou développées, et il conviendrait de considérer plus avant les moyens de renforcer, à travers elles, la contribution de l'AGCS.

17. Le document de référence de l'OMC sur les télécommunications de base pourrait servir de modèle pour le traitement des questions de politique de concurrence dans le secteur des transports aériens. Y sont notamment traitées les sauvegardes en matière de concurrence (par exemple, subventions croisées anticoncurrentielles, refus de l'accès aux services), les règles en matière d'interconnexion (dans le cas des transports aériens, accès à l'infrastructure), les obligations en matière de service universel, la transparence, la répartition de ressources limitées telles que les fréquences (dans le cas des transports aériens, créneaux d'atterrissage ou portes d'embarquement) et l'indépendance des organes réglementaires, qui doivent être distincts de tout fournisseur de services. Des travaux analogues sur d'autres modes de transport devraient aussi être entrepris.

18. Une importante suggestion de l'OACI, inspirée de ses travaux antérieurs, était que les États aient recours à un mécanisme de sauvegarde en matière de pratiques anticoncurrentielles, y compris un mécanisme de règlement des différends et de conciliation qui pourrait également être appliqué aux entreprises.

19. L'OACI et l'OMC pourraient collaborer pour clarifier diverses pratiques réglementaires.

20. Les États sont invités à mettre en œuvre rapidement leurs systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM), prévus dans les plans régionaux de navigation aérienne, afin de réduire l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien et de faciliter la réforme de la politique réglementaire.

Réforme: l'approche régionale

21. Le nombre d'accords régionaux ne cesse d'augmenter; on en compte actuellement au moins onze, à divers stades d'avancement.

22. Une approche régionale présente un certain nombre d'avantages – développement de la coopération entre les participants, concurrence intrarégionale, expansion des services dans les sous-régions, consolidation et restructuration des compagnies aériennes, plus grande efficacité au niveau régional, renforcement de la compétitivité sur les itinéraires extérieurs à la région, etc.; elle peut aussi influencer sur l'accès aux marchés.

23. L'article V de l'AGCS ne s'applique aux accords régionaux que lorsqu'ils participent d'une structure plus vaste couvrant un nombre substantiel de secteurs. Les pays en développement bénéficient d'une certaine flexibilité pour l'application des accords régionaux, mais cela peut ne pas être suffisant dans le cas d'accords ne s'appliquant qu'à un seul et unique secteur. Certains accords en vigueur en matière de transports aériens font partie d'accords plus vastes d'intégration économique, qui sont visés par l'article V. En pareils cas, l'application de l'AGCS aux transports aériens assujettirait ces accords aux disciplines prévues.

24. Les données manquent encore pour évaluer les effets de ces accords. Il est recommandé de réaliser des travaux supplémentaires sur les coûts et les avantages d'une approche régionale en matière de réforme. Les accords régionaux pourraient être jugés en fonction de leurs règles (transparence, adhésion, modalités d'accès aux marchés pour les non-membres, mise en valeur des ressources humaines, etc.), et l'on pourrait analyser les liens entre ces règles et les résultats économiques. Les résultats de cette analyse pourraient servir à élaborer certains principes pour une approche régionale des réformes en l'absence de règles de l'AGCS, ou à faciliter la notification de ces accords au Conseil du commerce des services de l'OMC si l'AGCS s'applique.

Préparation en vue des négociations

25. En collaboration avec l'OACI, ses institutions régionales et d'autres organismes internationaux et régionaux compétents, la CNUCED devrait travailler avec les pays en développement sur ces options et sur la définition du contenu d'initiatives de négociation.

ANNEXE 4

RÉSUMÉ ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT DE L'ATELIER DE L'OCDE SUR LA RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION DU FRET AÉRIEN INTERNATIONAL

(Paris, 5 et 6 juillet 1999)

1. Un débat sur la réforme de la réglementation du fret aérien international s'est tenu à Paris les 5 et 6 juillet 1999. Il en est ressorti que la libéralisation du marché du fret aérien international serait avantageuse à la fois pour les usagers et pour les prestataires de services de fret aérien et que des efforts soutenus étaient nécessaires pour atteindre cet objectif.

2. Ont participé à l'Atelier des responsables de la politique du transport aérien de pays Membres de l'OCDE, des représentants de la profession, des expéditeurs aériens et des organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales intéressées par le transport aérien. L'Atelier était présidé par M. Hans de Jong (Pays-Bas), qui était secondé par MM. F. Bachelet (France), J. Kerr (Australie) et J. Shane (États-Unis).

3. L'Atelier a été l'occasion d'examiner en temps opportun le fonctionnement du marché du fret aérien ainsi que l'ensemble des dispositions réglementaires qui le concernent, en prévision des discussions sur l'AGCS qui se tiendront en 2000. Les participants à l'Atelier ont également noté le caractère très complet du rapport du Secrétariat de l'OCDE (Réforme de la réglementation du fret aérien international).

4. La Délégation japonaise a fait observer que ce rapport, ou toute autre activité qui pourrait être recommandée à l'issue de l'Atelier, ne faisait suite à aucun mandat clairement défini. Ce fait a été reconnu par d'autres délégations, et il a été bien entendu qu'il s'agissait là d'une réunion informelle et que toute recommandation, relative à des travaux, futurs devrait, le cas échéant être examinée par les organes compétents de l'Organisation.

5. Les participants ont examiné la structure, le fonctionnement et les perspectives à long terme de l'industrie du transport aérien de marchandises, en se fondant sur l'expérience acquise dans les pays Membres de l'OCDE en ce qui concerne la législation, la régulation économique et les normes techniques s'appliquant au fret aérien, dont ils ont examiné les effets sur les performances du secteur. Les délégués se sont également penchés sur les choix qui s'offrent aux pouvoirs publics pour améliorer les performances économiques et accroître les avantages pour le consommateur en poursuivant les réformes.

A. L'INDUSTRIE DU FRET AÉRIEN: SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES À LONG TERME

6. Les participants ont reconnu que la profession était aujourd'hui plus étroitement apparentée aux services logistiques, et qu'elle était davantage soumise aux besoins des expéditeurs et des propriétaires des marchandises qu'à ceux des prestataires de services, tout en devant être capable d'évoluer avec le marché. Les prestataires de services font par conséquent face à une demande accrue de services de transport de porte à porte garantissant le respect des délais de livraison.

7. Les participants ont souligné que le fret aérien faisait partie intégrante de la chaîne de transport et ne devait par conséquent pas être vu isolément. Si la distinction établie entre les types de prestataires de services de fret aérien (transport combiné, tout cargo et services intégrés) est appropriée dans un débat général sur la profession, tous les prestataires se font concurrence sur le

même marché et sont touchés de façon analogue par les questions relatives à l'accès, notamment aux principaux aéroports.

8. Cependant, il a été signalé que les trois catégories de prestataires de services étaient assujetties à des mécanismes réglementaires différents. Toute réforme de la réglementation devrait par conséquent tenir compte de la nécessité d'établir un régime qui permette à toutes les catégories de prestataires de répondre aux besoins d'un marché de plus en plus centré sur les expéditeurs et les propriétaires des marchandises.

9. Les prévisions du trafic font ressortir que le fret transporté par avion tout cargo augmente plus rapidement que celui transporté par avion mixte (fret/passagers). La croissance de l'ensemble du marché du fret aérien devrait être de 5 à 7 pour cent. C'est vraisemblablement en Amérique latine qu'elle sera la plus forte, tandis qu'elle sera plus faible dans les régions du Pacifique, de l'Asie et de l'Europe/Amérique du Nord.

10. La tendance à conclure des alliances dans le secteur de l'aviation s'explique au moins en partie par le fait que les transporteurs n'ont pas la liberté de fournir des services de leur choix pour répondre aux besoins de leurs clients. C'est là un des domaines de la réglementation sur lequel il conviendrait de se pencher pour faciliter la prestation de services intégrés de porte-à-porte, accessible par un guichet unique. Les participants ont noté l'utilité d'une éventuelle convergence de la politique de la concurrence à cet égard.

11. S'agissant des questions de transport multimodal, les expéditeurs ont fait valoir que les transporteurs devaient être capables d'assurer un large éventail de services de transport conçus pour répondre à leurs besoins, sans être gênés par des dispositions réglementaires inutiles.

B. LÉGISLATION, RÉGULATION ÉCONOMIQUE ET NORMES TECHNIQUES VISANT LES PRESTATAIRES DE SERVICES DE FRET AÉRIEN

12. L'Atelier a examiné entre autres les incidences de l'accès au marché et aux infrastructures, de la tarification et des questions concernant les douanes et les documents à présenter ainsi que des aspects intéressant la sécurité sur les performances et la concurrence dans le secteur.

13. Les participants s'accordaient à reconnaître que la tarification avait été sensiblement libéralisée, et qu'elle ne posait par conséquent pas de problème majeur. En revanche, les dispositions relatives aux régimes de propriété et à la participation sont considérées comme des obstacles aux nouveaux entrants et à la concurrence dans le secteur et appelleraient une réflexion plus approfondie.

14. La location d'aéronefs avec équipage ne saurait être laissée de côté dans un examen permanent des cadres réglementaires.

15. S'agissant des activités de transport multimodal, les participants ont constaté qu'il existait encore d'importants obstacles à l'obtention des licences nécessaires, principalement parce qu'il existe des licences distinctes pour chaque mode de transport. Le fait que ces obstacles risquent de limiter exagérément la prestation de services combinant le transport aérien et le transport routier, maritime ou ferroviaire, inspire une certaine inquiétude. Les participants estimaient qu'une licence intermodale n'était pas appropriée.

16. Les régimes douaniers et les documents à présenter à la douane sont considérés comme un obstacle réglementaire de taille. Les participants ont noté que des actions telles que les directives sur le dédouanement des envois express, établies récemment par l'Organisation mondiale des douanes et incorporées dans le projet révisé de la Convention de Kyoto, et le fait qu'il soit envisagé d'inclure un

volet facilitation dans la prochaine série de négociations de l'OMC, constituaient un progrès important.

17. Les services d'escale (considérés comme l'un des groupes d'activités lié à l'exercice de la profession) ont été jugés essentiels à la prestation de services de qualité. Une délégation a fait remarquer que les diverses études sur les obstacles à la prestation de services d'escale ne faisaient jamais état d'arguments justifiant ces restrictions, et que c'est là une question qui pourrait être examinée par l'OCDE.

18. Les normes de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement sont de toute évidence du ressort de l'OACI, et il convient d'éviter tout chevauchement d'activités sur ces questions. Les participants appuient vigoureusement l'OACI dans ses activités visant à intensifier ses travaux probants dans ces domaines.

19. Les participants ont noté les réglementations en vigueur sur l'accès au marché ainsi que le système toujours essentiellement bilatéral qui régit le secteur du fret aérien. Certaines questions ont été soulevées quant à savoir si ce régime pouvait être maintenu, compte tenu des effets défavorables qu'il pourrait avoir sur la prestation efficace et rationnelle de services de fret aérien, mais les participants s'accordaient en général à reconnaître que des améliorations réglementaires, qu'elles s'inscrivent dans le cadre d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux, étaient préférables au statu quo. Il a été observé que le nombre croissant d'accords régionaux de type "ciel ouvert" atteindrait éventuellement une masse critique qui induirait obligatoirement un changement.

20. Bien que certaines préoccupations aient été exprimées en ce qui concerne la différenciation des cadres réglementaires pour les trois types de prestataires de services, plusieurs délégations ont fait remarquer que les réexamens récents de la politique dans le domaine de l'aviation ont donné lieu à la mise en application de politiques différenciées, simples et efficaces, couvrant les activités de transport tout cargo, combiné et intégré.

C. UNE VOIE POSSIBLE POUR LES POUVOIRS PUBLICS

21. Les participants ont pris note du dispositif réglementaire, économique et technique régissant les activités des prestataires de services aériens qui est décrit dans le rapport du Secrétariat de l'OCDE sur la réforme de la réglementation du fret aérien international. Ils ont encouragé l'Organisation à se fonder sur les conclusions de ce rapport pour mieux informer le débat général sur l'impact de l'évolution réglementaire, structurelle et technique du secteur du fret aérien.

22. Étant donné les spécificités du fret aérien, les participants s'accordaient à reconnaître que le cadre réglementaire international du fret aérien, qui est actuellement étroitement lié à celui du transport de passagers, demande peut-être à être réexaminé afin de déterminer la meilleure façon de procéder pour que les prestataires de services aient davantage les moyens de réagir efficacement aux nouvelles pratiques commerciales. Les participants ont réitéré que tout changement susceptible de découler de cet examen devrait s'appliquer à tous les acteurs de la profession. En bout de ligne, l'objectif doit être d'élaborer un régime d'envergure multilatéral.

23. Il a été noté que le transport de fret par avion mixte était le mode le plus répandu dans tous les pays Membres de l'OCDE, mais que certains pays seulement assuraient des services tout cargo et intégrés solidement établis. C'est pourquoi les participants craignent que le processus de réforme de la réglementation ne profite qu'à ces deux dernières catégories de services et que le transport assuré au moyen d'avions mixtes (fret chargé en soute ou sur le pont principal) n'en tirerait pas suffisamment d'avantages. Cependant, il a été noté que la libéralisation de la capacité serait également utile aux transporteurs mixtes. Les participants s'accordaient en général à penser que tout processus de réforme de la réglementation devrait être bénéfique pour tous les acteurs de la chaîne logistique.

24. Il a été noté que ces études, dont la plus importante est celle qui concerne l'accès au marché, ne devaient pas forcément aboutir à la recommandation ou à l'élaboration d'un train de mesures complètes, mais que dans la mesure où il existait une volonté claire d'aller de l'avant, les choses pourraient se faire graduellement.

25. La Délégation japonaise a exprimé l'opinion selon laquelle, indépendamment de la réflexion présentée dans ce document, il convient de ne pas prendre à la légère le risque d'effets défavorables, notamment de formation d'oligopoles à la suite d'une libéralisation, tel que cela est décrit dans le rapport du Secrétariat de l'OCDE, qui serait encouragée sans mesures de sauvegarde, sous les contraintes de l'infrastructure. Certains participants partageaient cette opinion.

26. Une attention particulière a été accordée à la division du travail entre les institutions qui s'occupent de transport aérien. Il a été souligné que la compétence de l'OACI en ce qui concerne l'établissement de normes de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement devait être pleinement reconnue.

27. Les participants estimaient que la participation de l'OCDE aux activités concernant le fret aérien permettait de préciser le contexte dans lequel les pays animés du même esprit iront de l'avant dans leur réforme du régime du fret aérien. En outre, les travaux de l'Organisation pourraient préparer le terrain pour une initiative dans le cadre de l'OMC. Dans le même temps, les participants ont noté que l'AGCS laissera probablement en suspens certaines questions relatives aux droits de trafic ainsi que certains services directement liés à l'exercice de ces droits. Ces questions nécessiteront peut-être des travaux dans le cadre de l'OCDE.

28. En conclusion, l'Atelier sur la réforme de la réglementation du fret aérien international a recommandé au Secrétaire général d'examiner comment l'OCDE, tout en sauvegardant la libéralisation existante, pourrait stimuler le débat en cours sur la réforme de la réglementation du fret aérien:

- en étudiant la façon d'accroître l'envergure de la libéralisation, notamment en ce qui concerne l'accès au marché, y compris le régime de propriété et les services auxiliaires;
- en déterminant les aspects de la facilitation auxquels il convient d'accorder la priorité;
- en examinant, les régimes de concurrence appropriés;
- en réfléchissant à un projet d'arrangements destinés à atteindre les objectifs énumérés ci-dessus sur une base multilatérale;
- en déterminant quelle serait l'instance la mieux adaptée pour l'avancement de ces idées.

29. Les participants à l'Atelier sont convenus d'informer leurs gouvernements respectifs des conclusions de l'Atelier et ont invité le Secrétaire général à présenter ces travaux prochainement dans le cadre d'un autre atelier à l'intention des pouvoirs publics, de la profession et des usagers des services de transport.

ANNEXE 5

GROUPE DES SERVICES AÉRIENS DE L'APEC – PRINCIPES DIRECTEURS RÉGISSANT LA DÉFINITION ET LA MISE EN ŒUVRE D'OPTIONS POUR DES SERVICES AÉRIENS CONCURRENTIELS BÉNÉFICIAIRES DE POSSIBILITÉS JUSTES ET ÉQUITABLES*

Le Groupe des services aériens (ASG) a reconnu que les principes directeurs fondamentaux couverts par la Déclaration de Bogor, le programme d'action d'Osaka et d'autres documents pertinents devraient être pris en compte dans la poursuite des travaux sur les options qu'il est prévu de définir et sur les modalités de mise en œuvre de ces options.

Classement des options par degré de priorité

Les huit options ont été classées en trois catégories (hautement prioritaire, moyennement prioritaire et faiblement prioritaire) en fonction de leur facilité de mise en œuvre respective.

Recommandations concernant les options

L'ASG est arrivé à un consensus sur les recommandations ci-après concernant les huit options et sur leur classement par degré de priorité.

Option 1: Propriété et contrôle des transporteurs aériens

Reconnaissant que les investissements transfrontaliers peuvent promouvoir la coopération économique et la concurrence et profiter tant aux transporteurs qu'aux consommateurs, l'ASG:

A) a pris note des résultats de l'enquête de janvier 1998 sur la politique et les pratiques des économies membres de l'APEC en matière de propriété et de contrôle de leurs transporteurs aériens désignés (Supplément I). Cette étude a montré que la plupart des économies membres exigeaient qu'une part importante de la propriété ainsi que le contrôle effectif des entreprises de transport aérien nationales soient détenus par des ressortissants de leurs États, et que la clause de la part importante de la propriété et du contrôle effectif prévalait vis-à-vis de leurs partenaires dans la plupart des accords bilatéraux sur les services aériens; et

B) a pris note de la recommandation de juin 1997 du Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien, dans laquelle il est dit:

que les États qui souhaitent accepter des critères élargis pour l'utilisation par les transporteurs aériens de l'accès au marché dans leurs accords bilatéraux et multilatéraux sur les services aériens, conviennent d'autoriser l'accès au marché pour un transporteur aérien désigné qui:

a) a son principal établissement et sa résidence permanente dans le territoire de l'État désignateur; et

b) a et maintient un lien solide avec l'État désignateur;

* Traduction OMC.

C) a recommandé que les économies membres de l'APEC réfléchissent à un assouplissement des prescriptions en matière de propriété et de contrôle pour l'examen cas par cas des désignations effectuées par les partenaires d'arrangements bilatéraux concernant les services aériens. La formulation établie par le Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien pourrait être utilisée comme élément indicatif/option.

Cette recommandation est classée comme moyennement prioritaire.

Option 2: Tarifs

L'ASG a recommandé que les économies membres de l'APEC appuient la suppression ou un assouplissement progressif de la réglementation tarifaire dans le cadre des arrangements bilatéraux concernant les services aériens dans les cas où cela encourage la fixation de tarifs concurrentiels dans l'intérêt des consommateurs. Un régime de double désapprobation pourrait être étudié, de même que l'élimination d'obligations de déclaration de pure forme. Dans les cas où une déclaration est requise, une procédure électronique pourrait être envisagée.

Cette recommandation est classée comme moyennement prioritaire.

Option 3: Questions liées à l'exercice de la profession

L'ASG a reconnu que le maintien et le développement de services aériens concurrentiels dépendent souvent d'une réduction à un niveau minimum des restrictions et des pratiques discriminatoires concernant l'exercice de la profession et touchant par exemple les arrangements en matière de services d'escale, la conversion des devises et le transfert des recettes, l'emploi de personnel étranger, la vente et la commercialisation de produits liés aux services aériens et l'accès aux systèmes informatisés de réservation.

L'ASG a recommandé que les économies membres de l'APEC s'emploient à supprimer les obstacles à l'exercice de la profession, qu'ils découlent d'accords bilatéraux ou de lois ou règlements nationaux, en se fondant sur les clauses types établies par le Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien, ou en employant d'autres moyens.

Cette recommandation est classée comme hautement prioritaire.

Option 4: Fret aérien

Notant que le système actuel d'accords bilatéraux fonctionne généralement bien pour ce qui est de la fourniture de la capacité nécessaire et d'itinéraires de remplacement pour le transport de fret aérien, et

reconnaissant que la facilitation et le renforcement des services de fret aérien et des activités connexes peuvent contribuer à

promouvoir le commerce des économies membres de l'APEC, et à

compléter les efforts entrepris sur une plus large échelle par les économies membres de l'APEC pour faciliter davantage le commerce intrarégional,

L'ASG a recommandé que les économies membres de l'APEC suppriment progressivement les restrictions aux activités de services de fret aérien tout en assurant des possibilités justes et équitables pour les économies concernées. Une façon de procéder consisterait à inclure, s'il y

a lieu, des dispositions prévoyant plus de souplesse et de capacité pour les services de fret aérien dans les arrangements entre économies membres de l'APEC concernant les services aériens.

L'ASG s'est aussi accordé à reconnaître qu'une infrastructure matérielle adéquate, de la souplesse dans les services intermodaux et la mise en œuvre de procédures favorables aux affaires sont importantes pour le développement des services de fret aérien.

L'ASG est convenu de classer cette recommandation comme hautement/moyennement prioritaire étant donné qu'elle comporte des éléments en rapport avec l'exercice de la profession (option classée comme hautement prioritaire) et avec l'accès au marché (option classée comme moyennement prioritaire).

Option 5: Désignation multiple d'entreprises de transport aérien

Notant que l'augmentation du nombre d'entreprises de transport aérien fournissant des services à l'intérieur de la région accroît la concurrence et offre un plus grand choix aux consommateurs, l'ASG a recommandé que les économies membres de l'APEC incluent s'il y a lieu la désignation multiple d'entreprises de transport aérien dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens.

Cette recommandation est classée comme hautement prioritaire.

Option 6: Services sous-affrètement (*charter*)

L'ASG a recommandé que les économies membres de l'APEC autorisent et facilitent l'exploitation de services sous-affrètement (*charter*) spéciaux pour passagers ou pour fret fournis en supplément ou en complément de services réguliers, compte tenu du principe de réciprocité s'il y a lieu.

Cette recommandation est classée comme moyennement prioritaire.

Option 7: Arrangements de coopération entre entreprises de transport aérien

L'ASG a recommandé que les économies membres de l'APEC facilitent les arrangements de coopération tels que le partage de codes, y compris avec des pays tiers et sur les secteurs nationaux, les opérations conjointes et les accords de réservation de capacité quand il peut être établi que cela est avantageux pour les consommateurs et pour une ou plusieurs entreprises de transport aérien, quand il n'y a pas d'effets anticoncurrentiels et quand des possibilités justes et équitables peuvent être assurées pour les économies concernées.

Cette recommandation est classée comme hautement prioritaire.

Option 8: Accès au marché

L'ASG s'est accordé à recommander que les économies membres de l'APEC entreprennent de parvenir progressivement à une plus grande libéralisation de l'accès au marché dans le cadre de leurs arrangements bilatéraux concernant les services aériens, tout en assurant des possibilités justes et équitables pour les économies concernées.

Cette recommandation est classée comme moyennement prioritaire.

Suivi

Le Groupe des services aériens s'est interrogé sur l'importance de disposer d'un mécanisme de surveillance et de rapport sur l'avancement de la mise en œuvre au niveau des économies membres de l'APEC des huit options présentées ci-dessus. Le Groupe est convenu de confier au Groupe de travail des transports le soin de prendre des décisions sur ces questions.

(26 février 1998)

ANNEXE 6

RECOMMANDATION CEAC SUR LA LOCATION D'AÉRONEFS RECOMMANDATION CEAC/21-1

RECONNAISSANT

que la location d'aéronefs est une pratique courante dans l'industrie du transport aérien;

qu'une attitude souple vis-à-vis de la location peut apporter des avantages économiques aux transporteurs aériens et aux consommateurs et peut aider les transporteurs aériens à mieux répondre aux besoins du marché;

que le respect de normes satisfaisantes en matière de sécurité est la principale priorité;

que tous les États membres sont tenus de respecter les dispositions de la Convention de Chicago et de ses annexes pertinentes, que certains États membres sont aussi tenus d'appliquer le Règlement n° 2407/92 du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens, qui comporte des dispositions relatives à la location, et que les conditions que les États membres appliquent à l'égard des locations doivent être conformes à leurs obligations juridiques nationales et internationales;

que des États membres ont imposé diverses conditions et restrictions à l'utilisation d'aéronefs loués;

que les États membres considèrent qu'il est nécessaire d'harmoniser la politique en matière de location au degré le plus élevé possible;

que les réglementations et pratiques des États membres concernant les locations devraient être transparentes et objectives et contribuer au développement ordonné de l'aviation civile;

qu'en cas de location avec équipage, les passagers et les autres utilisateurs ont le droit d'attendre du bailleur un niveau de sécurité et de service équivalent à celui qu'offrirait le preneur et d'être informés de l'identité du transporteur aérien qui exploite le vol;

qu'en cas de location sans équipage, les fonctions et obligations relatives à la sécurité de l'État d'immatriculation que l'État dont relève l'exploitant peut exercer mieux que lui devraient normalement être transférées aux autorités de l'État du preneur, et notant que l'article 83*bis* de la Convention de Chicago, qui prévoit un tel transfert à l'occasion d'une location, n'est pas encore entré en vigueur;

que les contrats de location ne devraient pas être utilisés comme un moyen de contourner les lois ou réglementations ou conventions internationales applicables;

que l'échange d'informations entre États membres sur des questions concernant la location est important, en particulier pour l'élaboration d'une politique commune à l'égard de la sécurité et dans le contexte des travaux des JAA pour la création d'une base de données dans le cadre du Programme d'action de la CEAC sur l'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA);

que les travaux en cours en Europe devraient conduire à ce que les règles communes soient appliquées dans de nombreux États membres, qui pourraient former la base d'un régime uniforme et plus libéral pour les compagnies aériennes de ces pays;

LA CONFÉRENCE A ADOPTÉ LA RECOMMANDATION CI-APRÈS, portant sur les locations d'aéronefs entre transporteurs aériens:

Au sens de la présente recommandation, une location désigne un accord contractuel en vertu duquel un transporteur aérien qui détient une licence en règle obtient le contrôle commercial d'un aéronef entier sans transfert de propriété.

Les États membres peuvent appliquer des réglementations différentes aux locations entre des transporteurs aériens auxquels ils ont délivré une licence d'aéronefs inscrits sur leur registre national ou d'aéronefs inscrits dans l'Espace économique européen.

Une location sans équipage signifie la location d'un aéronef lorsque l'aéronef est exploité sous l'AOC du preneur. C'est normalement la location d'un aéronef sans équipage, exploité sous la responsabilité commerciale du preneur et en utilisant le code de compagnie aérienne de celui-ci et ses droits de trafic.

Une location avec équipage signifie la location d'un aéronef lorsque l'aéronef est exploité sous l'AOC du bailleur. C'est normalement la location d'un aéronef avec équipage, exploité sous la responsabilité commerciale du preneur et en utilisant le code de compagnie aérienne de celui-ci et ses droits de trafic.

Les dispositions applicables aux locations avec équipage sont aussi censées s'appliquer aux locations avec équipage partiel (en anglais, parfois appelées "damp lease") et aux locations avec équipage avec préavis très court (appelées parfois sous-affrètements).

1. Afin d'assurer le respect des normes de sécurité et de responsabilité, et celui des conditions économiques applicables, tout accord de location conclu par des transporteurs aériens doit être approuvé au préalable par les autorités appropriées.

2. Avant d'accorder leur approbation, les autorités doivent obtenir au moins les informations suivantes:

- type de location
- noms des parties
- date de début et durée de la location
- nombre et type d'aéronefs, marque(s) d'immatriculation et État d'immatriculation, certificat acoustique le cas échéant
- preuve de l'assurance pour les passagers et les tiers
- nom du transporteur aérien qui a le contrôle commercial de l'aéronef.

Les États membres peuvent aussi demander des informations complémentaires, par exemple concernant le motif de la location et le type d'opération prévu, dans la mesure où une telle information est nécessaire pour assurer le respect de leurs règlements nationaux et obligations internationales.

3. En cas de location sans équipage, tout ou partie des fonctions et obligations se rapportant à l'aéronef loué en vertu des articles 12, 30, 31 et 32 a) de la Convention de Chicago devraient normalement être transférées aux autorités du preneur en application de l'article 83*bis*. À cette fin, il est recommandé que tous les États membres de la CEAC ratifient cet article dès que possible pour lui permettre d'entrer en vigueur.

4. En cas de location avec équipage, en complément des paragraphes 1 et 2:

- a) Avant d'accorder à un transporteur aérien l'approbation de prise en location d'un aéronef immatriculé dans un autre État, une autorité devrait s'assurer, au besoin au moyen d'un audit, que le bailleur respecte des normes de sécurité équivalentes à celles que ses propres compagnies aériennes sont tenues de respecter en vertu de leur AOC.
- b) De plus, un transporteur aérien ne devrait être autorisé à prendre en location un aéronef d'un type qui n'est pas inclus dans son propre AOC que si l'autorité considère que ceci n'affectera pas le maintien des normes de sécurité auxquelles il est fait référence au paragraphe a).
- c) Le bailleur peut ne pas remplir ses obligations vis-à-vis du preneur avec une capacité de prise en location avec équipage d'un transporteur tiers si cette location n'a pas été approuvée par l'autorité aéronautique du preneur.
- d) L'approbation de l'utilisation d'aéronefs loués avec équipage ne devrait pas être donnée pour une période illimitée.
- e) Les informations contenues au paragraphe 2 doivent aussi être obtenues avant qu'une permission soit donnée pour les locations avec un préavis très court. Cependant, d'autres arrangements pour l'approbation préalable de telles locations peuvent être mis en œuvre par les autorités aéronautiques appropriées. De tels arrangements pourraient inclure, par exemple, l'établissement d'une liste de transporteurs aériens approuvée par les autorités nationales d'un transporteur aérien, qui pourrait permettre à ce dernier de louer un aéronef avec un préavis très court, pour faire face à un besoin imprévu pendant une courte période.
- f) L'utilisation d'aéronefs loués avec équipage ne devrait pas être utilisée comme un moyen de contourner les lois ou réglementations ou conventions internationales applicables.
- g) Les autorités aéronautiques devraient répondre rapidement aux demandes de leurs partenaires des autres États membres concernant des informations au sujet des locations.
- h) Les consommateurs devraient être informés dès que cela est possible, et dans tous les cas avant l'embarquement, du nom de l'exploitant de fait si un service doit être assuré sur la base d'une location avec équipage.
- i) Les États membres peuvent aussi, pour des raisons économiques et de sécurité, et lorsque ceci est compatible avec les réglementations nationales et internationales, souhaiter s'assurer que des transporteurs aériens ne sont pas excessivement tributaires de la location avec équipage d'aéronefs inscrits sur le registre d'un autre État.

5. Les États de la CEAC sont instamment invités à coopérer à la communication d'informations relatives aux locations, en particulier dans le cadre du Programme d'action de la CEAC sur l'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA).

ANNEXE 7

RÉSOLUTION A12-1 DE LA CLAC RELATIVE AUX CRITÈRES ET AUX LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN³³

CONSIDÉRANT que la complexité de l'activité de l'aviation civile exige au niveau de chaque État membre de la CLAC une coordination des politiques dans les domaines de l'aviation civile, de l'économie et des relations internationales;

CONSIDÉRANT que l'adaptation aux exigences de l'évolution socio-économique et technologique passe par l'adoption d'une politique souple permettant une actualisation constante des lignes directrices et la révision ponctuelle de leurs objectifs;

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire de définir une base solide pour les éléments essentiels d'une politique en matière de transport aérien, qui servirait de texte d'orientation et de lignes directrices officielles pour les États membres;

CONSIDÉRANT qu'il est prioritaire que la région se dote de ses propres critères pour l'établissement d'une politique commerciale,

LA DOUZIÈME ASSEMBLÉE DE LA CLAC

DÉCIDE de publier le document joint en annexe à la présente résolution en tant que document d'orientation des États membres de la CLAC relatif aux critères et aux lignes directrices concernant la politique en matière de transport aérien, et

DEMANDE au Comité exécutif et aux organes qui en dépendent de réviser et d'actualiser périodiquement lesdits critères en fonction de l'évolution de cette activité.

ANNEXE À LA RÉSOLUTION A12-1 RELATIVE AUX CRITÈRES ET AUX LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN

CRITÈRES POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

I. RÉGLEMENTATION ACTUELLE

La CLAC réaffirme les principes et objectifs énoncés dans la Convention de Chicago.

La CLAC reconnaît l'utilité et l'importance de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux et invite les États membres qui n'y ont pas encore accédé à le faire le plus rapidement possible dans l'intérêt du système mondial de transport aérien et de son application universelle.

De même, que l'État concerné ait accédé ou non à l'accord sur le transit aérien, la CLAC reconnaît les dispositions des accords bilatéraux accordant aux compagnies aériennes désignées ou non les droits des première et deuxième libertés.

³³ Traduction OMC.

D'autre part, la CLAC exhorte tous les États membres de l'OACI ayant accédé à l'accord susmentionné à respecter leurs engagements, sans discrimination d'aucune sorte.

II. TENEUR DE LA RÉGLEMENTATION FUTURE

OBJECTIFS

La CLAC considère que la réglementation future du transport aérien doit assurer le droit de chaque État membre de garantir la création d'entreprises pouvant développer les services aériens dans le secteur commercial international.

La CLAC réaffirme que les principes énoncés dans la Convention de Chicago concernant la souveraineté, les mesures non discriminatoires, l'interdépendance, l'harmonisation et la coopération, de même que le principe d'un développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale et celui de l'égalité des chances, constituent un cadre approprié pour les futurs arrangements concernant l'accès aux marchés.

Par conséquent, les États membres de la CLAC souhaitent l'établissement, pour leurs relations avec les autres États, d'un cadre réglementaire permettant à tous les transporteurs de se développer dans un environnement caractérisé par une concurrence loyale et équitable, ce qui peut nécessiter l'application de mesures visant à empêcher les distorsions du marché et à protéger les droits des usagers et des transporteurs.

PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

La CLAC estime nécessaire que le concept de propriété et de contrôle des transporteurs aériens soit réexaminé dans le cadre de l'OACI, compte tenu de l'existence d'une communauté d'intérêts aux plans régional et infrarégional, et que la nationalité des transporteurs désignés soit déterminée par la législation du pays ayant effectué la désignation.

OBSTACLES STRUCTURELS

La CLAC reconnaît les travaux des conférences de coordination des horaires de l'IATA comme un moyen de résoudre temporairement le problème de l'attribution des créneaux sur les aéroports encombrés et estime qu'une réglementation mondiale dans ce domaine n'est guère réalisable dans la pratique.

De même, la CLAC estime prioritaire la réalisation de progrès effectifs dans l'établissement d'un cadre juridique et institutionnel permettant une utilisation équitable des systèmes mondiaux de navigation par satellite, garantissant un accès universel sur la base de l'égalité et respectant la souveraineté des États.

D'autre part, la CLAC est opposée à l'utilisation de subventions en tant qu'aides des États à leurs entreprises de transport aérien.

ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE ÉLARGI

Lois sur la concurrence

La CLAC confirme sa position en ce qui concerne l'application de mesures unilatérales affectant le transport aérien international et demande instamment aux États contractants de l'OACI de s'abstenir de prendre de telles mesures et de ne pas chercher à donner un caractère extraterritorial à

certaines dispositions de leur législation nationale de façon à ne pas porter atteinte à la souveraineté d'autres États; la CLAC réaffirme aussi que l'application extraterritoriale de lois nationales sur la concurrence est préjudiciable aux arrangements de coopération considérés par beaucoup comme essentiels pour l'efficacité, la régularité et la viabilité du transport aérien international, étant donné que certaines catégories d'arrangements bénéficient aussi bien aux usagers qu'aux transporteurs aériens. Par conséquent, pour les cas où les lois antimonopole ou d'autres textes législatifs relatifs à la concurrence s'appliquent à de tels accords, l'immunité et les exemptions nécessaires devraient être prévues afin de permettre le maintien de la coopération entre transporteurs, y compris la coordination tarifaire, quand cela est dans l'intérêt des usagers et des transporteurs aériens.

Par ailleurs, la CLAC demande instamment aux États d'appliquer les lignes directrices actuelles de l'OACI concernant les lois sur la concurrence qui pourraient aller au-delà des questions de stricte procédure.

La CLAC estime que la constitution d'une capacité de transport aérien adéquate fondée sur le renforcement des infrastructures aéroportuaires, sur des services de transit aérien (CNS/ATM) rentables et sur des méthodes de planification appropriées dépend de l'existence d'une coopération technique réelle et concrète et de la disponibilité de fonds suffisants pour la réalisation des objectifs indiqués.

Législation concernant l'environnement

La CLAC reconnaît le rôle de l'OACI en tant que tribune mondiale pour l'élaboration de mesures de protection de l'environnement en relation avec le transport aérien international et considère que les mesures de ce type qui sont adoptées ne sauraient être discriminatoires envers les transporteurs aériens des États participants

De même, la CLAC estime qu'il devra être tenu compte, pour le remplacement du matériel volant, des limites des possibilités économiques et financières des transporteurs et des États dans lesquels ceux-ci fournissent leurs services.

Impositions

La CLAC reconnaît que les impositions et redevances perçues auprès des usagers représentent une charge croissante pour les compagnies aériennes et les consommateurs et ce, au détriment du développement de l'industrie du transport aérien, surtout quand elles ne sont pas appliquées au profit d'un développement sûr, économique et ordonné du transport aérien international d'une manière uniforme et universellement acceptée.

Accords et arrangements commerciaux

La CLAC reconnaît que l'OACI est et doit rester la tribune mondiale chargée d'élaborer des règles et des pratiques recommandées dans le domaine du transport aérien international, aux fins d'un règlement efficace et effectif des problèmes de l'aviation civile internationale. Par conséquent, l'OACI devrait continuer d'accorder un degré de priorité élevé aux aspects commerciaux du transport aérien.

Compte tenu de ce qui précède, la CLAC considère qu'il doit exister une coopération continue et efficace entre l'OACI et l'Organisation mondiale du commerce en particulier, de même qu'entre l'OACI et d'autres institutions du système des Nations Unies ou d'autres organismes jouant un rôle dans des domaines commerciaux ayant une incidence sur le transport aérien international.

Mesures préférentielles en faveur des pays en développement

La CLAC considère que l'OACI doit, de façon hautement prioritaire, avec la participation directe de ses États contractants et par tous les moyens qu'elle jugera efficaces et appropriés, continuer d'intensifier ses travaux de façon à ce que la réglementation future du transport aérien prenne en compte les possibilités réelles de participation et d'adaptation de chaque État, notamment des pays en développement compte tenu de leur situation économique et financière difficile.

ASPECTS LIÉS À L'EXERCICE DE LA PROFESSION

Services d'escale

La CLAC reconnaît le droit des transporteurs aériens de choisir librement entre les diverses possibilités existant en matière de services d'escale, par exemple assurer leurs propres services d'escale, assurer des services d'escale à un ou plusieurs autres transporteurs aériens, se joindre à d'autres pour former un organisme fournisseur de services, opérer une sélection parmi les fournisseurs de services concurrents (selon les préférences des transporteurs) ou utiliser des équipements fournis par d'autres transporteurs. La CLAC reconnaît aussi que les transporteurs aériens peuvent combiner ces possibilités ou modifier leur choix, avec pour seules limites celles liées à la protection et à la sécurité ou celles découlant d'un niveau d'activité aéroportuaire trop modeste pour permettre une concurrence entre fournisseurs. Par ailleurs, il doit être adopté des mesures en vue de garantir la fixation de prix raisonnables sur la base des coûts et d'un traitement équitable, uniforme et non discriminatoire.

Conversion des devises et transfert des recettes

La CLAC reconnaît le droit des transporteurs qui en font la demande, et cela sans restriction d'aucune sorte, de convertir et de transférer à l'étranger l'excédent de recettes locales par rapport aux sommes dépensées localement; la CLAC est également favorable à ce que les transporteurs soient libres de transférer leurs recettes vers tout autre pays, qu'il s'agisse de leur pays d'origine ou non.

Les États recouvrant leurs redevances aéroportuaires en devises dites fortes devraient suivre en cela les principes directeurs pertinents de l'OACI, notamment le principe de la non-discrimination en matière de redevances énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago.

Emploi de personnel étranger

La CLAC reconnaît le droit des transporteurs de faire venir et de conserver leurs employés, quelle que soit leur nationalité, sous réserve du respect de la législation de l'État hôte.

Vente et commercialisation de services de transport aérien

La CLAC estime nécessaire que les transporteurs aériens fassent preuve de souplesse et se livrent une concurrence loyale dans la vente et la commercialisation de leurs services sur des territoires autres que le leur, aussi bien aux endroits où ils exploitent effectivement des services qu'à ceux où ils ne le font pas.

Système informatisé de réservation (SIR)

La CLAC estime nécessaire de disposer d'une clause type pour les SIR aux fins de son utilisation dans les accords bilatéraux sur le transport aérien ou dans les arrangements multilatéraux. D'autre part, la CLAC demande instamment aux États d'incorporer dans leur législation le code de conduite pertinent de l'OACI.

III. PROCÉDURES ET STRUCTURE DE LA RÉGLEMENTATION FUTURE

La CLAC constate que les États contractants de la Convention de Chicago présentent des niveaux de développement différents. Cette réalité doit être prise en compte dans toute mesure visant à la réglementation du transport aérien. À cet égard, la CLAC souligne que l'accès au marché doit être régi par les principes énoncés dans cette convention, qui permet la coexistence de marchés organisés différemment.

D'autre part, la CLAC considère que pour permettre aux pays en développement de s'adapter et de participer directement aux futurs arrangements réglementaires, il est nécessaire d'établir les moyens qui permettront un accès effectif de ces pays aux financements et aux technologies avancées dans des conditions économiques et financières raisonnables.

De même, la CLAC réaffirme que le bilatéralisme a permis le développement du transport aérien et demeure un moyen adéquat d'arriver à des accords qui garantissent aux États une participation effective et réelle des parties, lesquelles peuvent définir entre elles des conditions souples propres à assurer la viabilité et la croissance des compagnies aériennes de la région.

Pour la CLAC, le processus progressif d'intégration et de coopération économique dans lequel la région est engagée constitue un point de départ vers le multilatéralisme, ce qui permettra d'introduire davantage de flexibilité dans cette activité économique essentielle. À cet égard, la CLAC appelle l'attention sur l'expérience du Groupe andin, dont font partie cinq États membres de la Commission, et elle propose que cette expérience fasse l'objet d'une réflexion de la part de la communauté aéronautique internationale.

La CLAC réaffirme aussi que le développement de l'industrie du transport aérien de ses États membres est un élément-clé du progrès socio-économique de la région. Par conséquent, chaque État doit faire en sorte d'être doté du cadre juridique nécessaire au renforcement de l'initiative privée, dans l'intérêt de sa population.

La CLAC réaffirme enfin que toute réglementation future, concernant notamment le réseau de sécurité, les sauvegardes ou les mécanismes de règlement des différends, devra offrir des garanties en matière d'adaptation et d'égalité des chances, afin de permettre une participation effective des compagnies aériennes de la région au transport aérien international, ainsi que des garanties en matière de prévention des abus de position dominante (monopoles, oligopoles, etc.).

ANNEXE 8

EXTRAITS DES DISPOSITIONS DES ACCORDS ET ARRANGEMENTS RÉGIONAUX SUR LES SERVICES AÉRIENS

(Source: OACI)

Pacte andin – 1991 (5 États)	Communauté des Caraïbes (CARICOM) – 1996 (14 États)	Accord de Fortaleza – 1997 (6 États)	Accord de Banjul – 1997 (6 États)	Accord CLMV – 1998 (4 États)
Services non réguliers				
Autorise l'exploitation sans restrictions des vols tout-cargo dans la région et des vols d'affrètement tous frais compris qui ne mettent pas en danger la stabilité économique des services réguliers existants	Aucune disposition	Aucune disposition	Aucune disposition	Aucune limitation sous réserve des procédures d'autorisation de chaque pays
Troisième et quatrième libertés				
Oui	Oui – avec une licence et un préavis; les voyages d'un jour/vols de taxi aérien peuvent faire l'objet de conditions de chargement/directionnelles	Oui, mais seulement sur les routes qui ne sont pas desservies en vertu d'accords bilatéraux	Oui, pour deux points de trafic dans chaque État	Aucune limitation pour les droits de trafic de troisième et quatrième libertés; aucune limitation pour huit aéroports internationaux en ce qui concerne les points d'origine, les points de destination, les points intermédiaires et les points ultérieurs dans la région
Cinquième et sixième libertés				
Cinquième: oui Sixième: non mentionnée en tant que telle	Cinquième: à échanger à titre réciproque et libéral entre les membres Sixième: non mentionnée	Transport de trafic de cinquième et sixième libertés autorisé seulement avec le consentement des États concernés	Cinquième: oui, sans restrictions là où il n'y a pas de vols de troisième et quatrième libertés; limités à 20 pour cent de la capacité pour les troisième et quatrième libertés; réciproque pour les transporteurs non africains	Cinquième: aucune limitation de trafic Sixième: implicitement reconnue à partir de la description des points de trafic (voir troisième et quatrième libertés ci-dessus)

Pacte andin – 1991 (5 États)	Communauté des Caraïbes (CARICOM) – 1996 (14 États)	Accord de Fortaleza – 1997 (6 États)	Accord de Banjul – 1997 (6 États)	Accord CLMV – 1998 (4 États)
Désignation multiple				
Oui	Oui, sauf si cela se traduirait par de graves pertes financières pour les transporteurs aériens existants auxquels les deux États ont délivré des licences	Oui	Maximum de deux compagnies aériennes par État	Oui
Tarifs				
Pays d'origine	Approbation double exigée par les États concernés, mais les tarifs à approuver doivent répondre aux critères généraux	Pays d'origine; les tarifs appliqués peuvent être examinés par le Conseil des autorités aéronautiques	Double approbation; les tarifs sont fixés sur la base d'une politique de tarifs maximaux basée sur les dépenses d'exploitation de compagnies aériennes désignées	Double désapprobation pour les tarifs sous-régionaux
Propriété et contrôle				
Déterminés par la législation nationale (constituée légalement dans le pays du Pacte qui désigne le transporteur aérien)	Le transporteur aérien doit être détenu et contrôlé par un ou plusieurs États membres ou nationaux de ces États	Aucune disposition spécifique	Siège et opérations majeures dans l'État désignateur, qui devrait avoir un intérêt minoritaire avec veto	Aucune disposition spécifique
Capacité				
Accorde le "libre exercice des droits des troisième, quatrième et cinquième libertés de l'air", mais l'offre de vols non réguliers sur des routes de services réguliers ne peut mettre en danger la viabilité économique des services réguliers	Un objectif primaire est la fourniture, à un coefficient de remplissage raisonnable, d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et raisonnablement anticipés en matière de transport de passagers, de fret et de poste sur des routes spécifiées; les limitations sont permises sur les vols de taxi aérien à désignation multiple	La capacité doit être adaptée au potentiel de trafic respectif. Les États concernés doivent examiner la capacité proposée par les compagnies aériennes pour éviter tout excès de capacité non conforme au potentiel de trafic (pratique anticoncurrentielle) compte tenu des limitations techniques des aéroports	Cinq fréquences par semaine par compagnie aérienne; les horaires devraient être harmonisés	Aucune limitation de capacité et de fréquence

Pacte andin – 1991 (5 États)	Communauté des Caraïbes (CARICOM) – 1996 (14 États)	Accord de Fortaleza – 1997 (6 États)	Accord de Banjul – 1997 (6 États)	Accord CLMV – 1998 (4 États)
Concurrence loyale				
Les règles du Pacte andin sur la concurrence sont applicables au transport aérien	Accorde aux compagnies aériennes une occasion juste et égale de se livrer concurrence; exige des mesures pour éliminer toutes les formes de discrimination ou les pratiques de concurrence déloyale; aucun effet injustifié sur les services des compagnies aériennes des autres États membres	Les membres doivent adopter des mesures visant à éliminer toutes les formes de discrimination et les pratiques de concurrence déloyale; établit une norme nationale pour le traitement des compagnies aériennes des autres États membres	Aucune disposition spécifique	Aucune disposition spécifique
Autres accords entre parties				
Ne peut imposer de restrictions sur aucune facilité que les États membres ont accordée, ou peuvent accorder, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux	Ne touche aucun autre accord ou arrangement contractuel bilatéral, multilatéral ou autre	Ne peut établir de restrictions sur ce qui est établi dans les accords sur les services aériens entre les parties, dont les dispositions sont appliquées subsidiairement	Consultation préalable, statut d'observateur pour les États pour les négociations bilatérales à l'intérieur et à l'extérieur du groupe; les États doivent refléter et promouvoir l'intérêt global du groupe dans ces négociations. En cas d'incohérences, c'est la Déclaration de Yamoussoukro qui prévaut	Les accords sur les services aériens bilatéraux existants sont reconnus; mise en œuvre progressive; tout groupe de deux États peut adopter des accords de coopération, les autres peuvent y adhérer lorsqu'ils sont prêts
États non parties				
Autorise les vols de fret non réguliers entre États du Pacte et autres États; échange de droits de cinquième liberté avec des États n'appartenant pas au Pacte sur une base d'équité et de dédommagement suffisant	Ne touche pas les accords/arrangements bilatéraux ou licences d'exploitation et autorisations similaires déjà en vigueur entre un État membre et un État non membre	Aucune disposition spécifique	Voir "Autres accords entre parties", ci-dessus	Les accords sur les services aériens bilatéraux existants sont reconnus

Pacte andin – 1991 (5 États)	Communauté des Caraïbes (CARICOM) – 1996 (14 États)	Accord de Fortaleza – 1997 (6 États)	Accord de Banjul – 1997 (6 États)	Accord CLMV – 1998 (4 États)
Inclusion de nouveaux États membres				
On suppose qu'il exige des États intéressés qu'ils adhèrent au Pacte andin	Ouvert aux États ou territoires qui deviennent membres de la Communauté des Caraïbes	Ouvert aux autres États d'Amérique du Sud; exige l'approbation unanime des États parties à l'Accord	Aucune disposition	Ouvert à d'autres pays sous réserve de l'acceptation de tous les États membres (convenu en 1999)
Entrée en vigueur				
Décision n° 297 (juin 1991)	Lorsque la huitième ratification a été déposée, le 8 décembre 1998	30 jours après le dépôt de la troisième ratification	Sur signature de trois États	Sur signature, le 14 janvier 1998
Amendement				
Par décision de la Commission de Cartagena	Exige l'accord, la ratification et le dépôt de tous les États membres	Les autorités aéronautiques peuvent modifier les appendices par accord unanime	Aucune disposition	Toutes les parties doivent accepter les amendements proposés
