

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 2.5
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.5 : Distribution des produits

2.5.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/14) passe en revue les changements rapides et fondamentaux que connaît la distribution des produits des compagnies aériennes et examine les faits nouveaux concernant l'industrie et les activités réglementaires, en mettant l'accent sur les systèmes informatisés de réservation (SIR) et sur l'Internet. Il aborde la question des réactions d'ordre réglementaire à l'utilisation de l'Internet, et des incidences sur la protection des consommateurs, sur la concurrence dans l'industrie et sur la participation. Il analyse également l'applicabilité du Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des SIR, et avance que ce code s'applique déjà potentiellement à l'Internet, même s'il y a des cas où il n'a pas de dispositions applicables.

Le **Pakistan** (WP/57) déclare qu'un traitement non discriminatoire dans les SIR est important pour toutes les compagnies aériennes, et souligne que les transporteurs des pays en développement devraient recevoir un traitement juste et équitable dans les SIR sur les marchés étrangers.

Cinquante-trois États africains (WP/77) soulignent la nécessité d'une réglementation continue des SIR en dépit de l'évolution actuelle du secteur de la distribution des produits des compagnies aériennes. Ils constatent également que la technologie de l'Internet en est encore à ses débuts et que de nombreuses compagnies aériennes des pays en développement ont eu des difficultés à tirer pleinement parti de ces progrès.

Les **membres de la CAAC** (WP/62) examinent la question de la distribution des produits des compagnies aériennes en mettant l'accent sur la vente et la commercialisation des services de transport aérien par l'Internet et par les SIR. Ils signalent également les initiatives prises dans les pays arabes en vue de l'élaboration d'un code de conduite arabe pour les SIR.

Les **membres de la CAAC** (WP/107) expriment leurs préoccupations concernant certaines approches réglementaires visant à amender les codes en vigueur relatifs aux SIR, qui risquent de créer de la discrimination parmi les compagnies aériennes et de faire obstacle à la concurrence loyale. Ils demandent qu'il soit permis à un «groupe» de compagnies aériennes défini de façon appropriée de procéder à l'achat collectif de bandes de données d'information sur les marchés, afin de permettre aux petites compagnies aériennes d'avoir accès aux mêmes informations que les grandes compagnies.

Les **membres de la CLAC** (WP/99) soulignent que les États devraient utiliser le Code de l'OACI sur les SIR et inclure un modèle de clause type dans leurs accords bilatéraux et multilatéraux sur les services aériens. Ils demandent également aux États d'afficher les tarifs des compagnies aériennes sur l'Internet, auquel les utilisateurs pourraient accéder pour trouver facilement des renseignements sur les tarifs.

L'**Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA)** (WP/71 — note d'information) recommande que les questions particulières de conduite des affaires relatives aux SIR soient considérées comme des outils pour la diffusion du transport aérien, en tenant compte de l'application du traitement dit national au sein du groupe régional, au titre de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT).

2.5.2 Délibérations

2.5.2.1 Les conclusions de la note WP/14 du Secrétariat reçoivent un appui généralisé. Puisque certains États (et un groupe d'États) ont procédé à la révision de codes/règlements nationaux et régionaux existant sur les SIR pour tenir compte des nouvelles technologies électroniques, dont l'Internet, il est jugé nécessaire que l'OACI continue de suivre cette question.

2.5.2.2 La Conférence note que les progrès de la technologie de l'Internet ne sont pas répartis de façon égale et que de nombreuses compagnies aériennes des pays en développement n'ont pas encore pu en bénéficier. Elle s'inquiète tout particulièrement des effets néfastes que l'inaccessibilité des bandes de données d'information sur les marchés ainsi que l'amendement des principes des codes/règlements SIR existants risquent d'avoir sur la concurrence. Elle est donc d'avis que la réglementation des SIR reste nécessaire pour assurer un traitement juste et équitable, la neutralité, la facilité d'accès et la transparence et pour éviter toute discrimination. Un délégué soulève en outre la question des mesures unilatérales imposées par d'autres pays, qui empêchent la participation de transporteurs dans les SIR.

2.5.2.3 Il est avancé que les coûts d'utilisation des SIR ont poussé les compagnies aériennes à se tourner vers un nouveau réseau de distribution, à savoir l'Internet, ce qui aurait des répercussions sur les agences de voyages. Bien que les codes/règlements SIR existants ne régissent pas spécifiquement l'Internet, il est proposé que les États appliquent à l'Internet des lois générales sur la concurrence.

2.5.3 Conclusions

2.5.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations au titre du point 2.5 de l'ordre du jour sur la distribution des produits, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) Les principes du Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des SIR devraient être considérés comme un cadre de référence pour la réglementation des SIR dans les États contractants, ainsi que dans tout code de conduite de caractère régional. Les États devraient veiller à ce que les amendements de ces règlements ou codes de conduite ne soient pas contraires aux principes de transparence, d'accessibilité et de non-discrimination.
- b) S'il y a plusieurs cas où le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des SIR n'a pas de dispositions applicables par suite des changements survenus dans ce secteur d'activité ou dans la réglementation, le champ d'application de ce code permet déjà de l'appliquer à l'Internet, et les États peuvent partir de là comme ils le désirent en fonction de leur situation propre.
- c) Les États devraient étudier la nécessité de faire en sorte que les systèmes fondés sur l'Internet fournissent aux consommateurs une information complète et non trompeuse

et assurent aux compagnies aériennes des possibilités d'utilisation comparables à celles qu'elles ont avec les SIR mondiaux classiques, selon les besoins.

- d) Même si l'on ne voit pas encore bien s'il faut adopter de nouvelles réglementations régissant la distribution des produits des compagnies aériennes par l'Internet, certains États ont étudié activement la question dans le cadre des règles ou règlements existant sur les SIR ainsi que de la législation sur la concurrence et sur la protection des consommateurs. L'OACI devrait continuer à suivre de près l'évolution de la situation et à diffuser des renseignements à ce sujet, et maintenir à l'étude l'utilité de son Code sur les SIR.

— FIN —