



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

#### RAPATRIEMENT DES RECETTES DES COMPAGNIES AÉRIENNES À L'ÉTRANGER

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En général, les compagnies aériennes établissent les prix des billets d'avion et les vendent dans la devise du pays où la vente est effectuée. Elles doivent ensuite échanger ces devises locales contre les devises qu'elles utilisent principalement dans leurs activités d'exploitation avant de les rapatrier. En raison de la chute des prix du pétrole et d'autres matières premières, et d'un ralentissement général de l'économie mondiale, certains gouvernements dans le monde subissent une réduction des entrées de fonds en devises étrangères. Cela signifie que dans certains marchés, les transporteurs aériens sont incapables de trouver les devises étrangères dont elles ont besoin pour convertir leurs recettes réalisées en monnaie locale, et ainsi leurs fonds sont bloqués à l'étranger. Cette incapacité d'obtenir et d'utiliser les revenus étrangers fait en sorte qu'il n'est pas viable pour les compagnies aériennes de maintenir des services dans ces pays. En conséquence, la capacité de l'aviation de servir de moteur de développement social et économique est affectée au moment où elle est le plus nécessaire.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- prier instamment les États membres de reconnaître la valeur sociale et économique de l'aviation et des activités de transport aérien ;
- prier instamment les États membres d'accorder la priorité au secteur de l'aviation lorsqu'ils attribuent les rares devises étrangères et travailler en collaboration avec les compagnies aériennes pour trouver des solutions innovantes au problème des fonds bloqués lorsque ces problèmes surviennent ;
- prier instamment les États membres de respecter soigneusement les dispositions des accords de service aérien qui favorisent le rapatriement des soldes de l'étranger, et d'inclure ces provisions dans les nouveaux accords de service aérien.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique D — <i>Développement économique du transport aérien</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune
<i>Références :</i>	Néant

<sup>1</sup> Versions anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe fournies par l'IATA.

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation est un moteur essentiel de l'économie mondiale. L'industrie aérienne transporte, en valeur, le tiers des échanges commerciaux mondiaux et plus de la moitié des touristes internationaux. Elle soutient près de 63 millions d'emplois et 2,7 billions de dollars en PIB, et elle est indispensable au bon fonctionnement d'autres secteurs de l'économie comme le pétrole et le gaz, l'agriculture et le tourisme. L'aviation rassemble aussi les nations, les familles et les entreprises. Bref, le transport aérien a le potentiel d'apporter des avantages sociaux et économiques considérables à une vaste gamme de consommateurs et d'intervenants.

1.2 Un moyen vital de réaliser ces avantages est d'éliminer les obstacles ou les entraves le plus rapidement possible. Un de ces obstacles se présente lorsque les compagnies aériennes ne sont pas en mesure de rapatrier leurs recettes réalisées à l'étranger dans des pays aux prises avec des pénuries de devises étrangères. Ce problème est particulièrement aigu pour les compagnies aériennes, parce que la majorité de leurs coûts sont assumés dans leurs marchés domestiques respectifs, de sorte que l'incapacité de rapatrier leurs fonds a souvent pour conséquences qu'elles doivent réduire et interrompre les services qu'elles offrent à ces pays étrangers. En retour, cela a des conséquences négatives importantes pour les économies et les populations des pays affectés, ce qui entraîne une situation dans laquelle tout le monde est perdant, qu'il s'agisse des compagnies aériennes, des consommateurs, des entreprises ou des gouvernements.

## 2. DISCUSSION

2.1 Les États et l'industrie aérienne ont historiquement travaillé en collaboration pour relever les nombreux défis qui pouvaient restreindre la capacité des transporteurs aériens d'optimiser leur contribution au développement social et économique. Qu'il s'agisse de sécurité, de sûreté, de protection de l'environnement ou de n'importe quel autre des très nombreux enjeux, le besoin de partenariat, souvent établi grâce au travail inestimable de l'OACI, est critique.

2.2 Comme le nombre d'États aux prises avec des pénuries de devises étrangères est en croissance, il y a là une nouvelle occasion de partenariat entre les États et l'industrie, en vue de s'assurer que les problèmes de rapatriement des devises n'entraînent pas la réduction de la connectivité à destination et en provenance des États affectés.

2.2.1 Quand les pénuries de devises étrangères surviennent, les États doivent prendre des décisions très difficiles concernant l'attribution des rares ressources de change. Tenant compte, en premier lieu, du rôle critique que le transport aérien peut jouer en aidant à stimuler l'activité économique nécessaire pour atténuer le ralentissement économique qui pourrait provoquer les pénuries de devises étrangères, il est important que l'industrie aérienne soit considérée comme une priorité quand vient le temps d'attribuer les rares ressources de devises étrangères. Si l'aviation n'est pas considérée comme bénéficiaire prioritaire, la connectivité aérienne pourrait diminuer, réduisant l'activité économique et, ultimement, empirant la situation.

2.2.2 Lorsque les compagnies aériennes sont en possession de sommes importantes en devises locales qu'elles sont incapables de convertir et de rapatrier, elles cherchent des moyens innovants d'utiliser ces fonds. Par exemple, en trouvant des organisations locales qui pourraient vouloir racheter certains des fonds locaux des compagnies aériennes, en permettant aux compagnies aériennes de vendre leurs services en devises librement convertibles et en cherchant des possibilités de payer des dépenses locales comme les frais aéroportuaires, les redevances de contrôle de trafic aérien, les frais de carburant, de services d'escale, de ravitaillement, etc. Dans de telles situations, il serait avantageux que les

compagnies aériennes et les États travaillent en collaboration pour repérer de telles solutions innovantes et en faciliter l'utilisation.

2.3 Bien que les initiatives mentionnées précédemment puissent aider à gérer l'actuel problème de rapatriement, l'observance minutieuse des dispositions sur le rapatriement des fonds contenues dans les accords de service aérien (qui, en général, établissent le droit pour les transporteurs aériens de remettre leurs soldes étrangers en temps opportun et sans restriction en devises librement convertibles), et l'inclusion de telles dispositions dans les nouveaux accords de service aérien, pourraient, au départ, aider à prévenir ces problèmes.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prier instamment les États membres de reconnaître la valeur sociale et économique de l'aviation et des activités de transport aérien ;
- b) prier instamment les États membres d'accorder la priorité au secteur de l'aviation lorsqu'ils attribuent les rares devises étrangères et travailler en collaboration avec les compagnies aériennes pour trouver des solutions innovantes au problème des fonds bloqués lorsque ces problèmes surviennent ;
- c) prier instamment les États membres de respecter soigneusement les dispositions des accords de service aérien qui favorisent le rapatriement des soldes de l'étranger, et d'inclure ces dispositions dans les nouveaux accords de service aérien.