



## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 40 : Réglementation des services de transport aérien international

#### TRANSPARENCE DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL — PUBLICATION ET DIFFUSION DES ARRANGEMENTS SUR LES SERVICES AÉRIENS

(Note présentée par l'Australie)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note souligne l'importance d'accroître la transparence des arrangements sur les services aériens. L'accès aux renseignements sur les accords de services aériens favorisera une plus grande participation du secteur et de l'ensemble de la communauté aux services aériens, et facilitera le commerce et le développement du secteur. Dans l'intérêt du secteur, l'Australie présente une série de propositions invitant les États et l'OACI à s'engager à améliorer la transparence des services aériens.

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

- a) à encourager les États à revoir leur obligation d'enregistrement des accords auprès de l'OACI et à s'en acquitter rapidement ;
- b) à noter les événements récents à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) concernant l'examen de l'Annexe sur les services de transport aérien et l'élaboration de l'Examen quantitatif des accords sur les services aériens (QUASAR) ;
- c) à demander au Conseil d'étudier la possibilité d'améliorer l'accessibilité, l'exactitude et l'étendue de la base de données des accords sur les services aériens du monde (WASA) et de la base de données des accords et arrangements aéronautiques (DAGMAR).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques D et F en cherchant à améliorer l'efficacité des activités aéronautiques et en renforçant le droit qui régit l'aviation civile internationale. Les stratégies d'exécution de soutien réitèrent l'importance d'assurer la transparence dans le secteur et de préserver la pertinence de tous les documents et éléments.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	<i>Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944)</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 La présente note décrit une série de propositions et d'initiatives visant à améliorer la transparence des arrangements sur les services aériens et, par une meilleure mise en commun des renseignements, à mieux communiquer les faits nouveaux dans le domaine des services aériens à tout le secteur de l'aviation.

1.2 La transparence concerne la publication et l'échange des renseignements. Dans le contexte des services aériens, la transparence signifie que les intervenants ont accès à des renseignements exacts sur le secteur, notamment au contenu des accords et des arrangements sur les services aériens, et que ces renseignements sont facilement compris.

1.3 Les propositions de la présente note ont pour base l'obligation des États d'enregistrer leurs accords et arrangements sur les services aériens auprès de l'OACI, conformément aux articles 81 et 83 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) (Convention de Chicago).

1.4 L'OACI peut améliorer la transparence dans le secteur en utilisant sa base de données des accords sur les services aériens du monde (WASA) et celle des accords et arrangements aéronautiques (DAGMAR) pour diffuser rapidement des renseignements exacts sur les accords de services aériens et les arrangements connexes. Les États peuvent aussi prendre des mesures unilatérales pour diffuser des renseignements sur les services aériens et participer à d'autres forums multilatéraux œuvrant dans le secteur de l'aviation.

## 2. CONTEXTE

### 2.1 **Obligation d'enregistrement des accords auprès de l'OACI**

2.1.1 La Convention de Chicago établit clairement l'obligation d'enregistrer les accords sur les services aériens auprès de l'OACI. Les États sont tenus d'enregistrer leurs accords et les amendements qui s'y rapportent. L'obligation d'enregistrement est le mécanisme clé pour réaliser la transparence des services aériens.

2.1.2 Cependant, le secteur évolue rapidement ; de nouveaux accords et amendements sont négociés périodiquement et les États accumulent les données non enregistrées. Le registre OACI des accords sur les services aériens et des arrangements connexes est donc incomplet et les bases de données WASA et DAGMAR ne donnent pas une image complète de l'évolution du secteur ; il est donc de moins en moins possible de recourir à l'analyse des renseignements du registre pour observer les tendances et mesurer la croissance de l'ensemble du secteur.

## 3. ANALYSE

### 3.1 **Avantages de la transparence**

3.1.1 L'amélioration de la transparence des arrangements sur les services aériens et une plus grande mise en commun des renseignements bénéficiera à de nombreux intervenants du secteur de l'aviation. Plus que jamais, les compagnies aériennes, les exploitants d'entreprises touristiques et l'industrie veulent, et doivent, comprendre les possibilités qui s'offrent à eux et à leurs concurrents dans le domaine des services aériens.

### 3.1.2 Secteur de l'aviation

3.1.2.1 La transparence des accords sur les services aériens et des arrangements connexes permettra aux compagnies aériennes, aux fournisseurs de services de transport et aux investisseurs d'être informés et les aidera à déterminer quels marchés exploiter et où se trouvent les possibilités d'affaires. Des renseignements clairs et exacts sur les arrangements de services aériens existants et nouveaux pourraient faciliter la croissance soutenue de l'aviation, notamment pour les compagnies aériennes émergentes, les nouveaux fournisseurs de services aéroportuaires et les nouveaux investisseurs.

3.1.2.2 Elle permettra aux compagnies aériennes de mieux informer les gouvernements sur les routes qui peuvent les intéresser et sur l'ampleur des services supplémentaires à offrir sur les routes existantes. En outre, cette coopération mutuelle apportera une plus grande certitude aux compagnies aériennes au moment de gérer leurs flottes et d'envisager l'expansion de leurs activités. Ce point est particulièrement important dans le contexte actuel où le secteur de l'aviation évolue rapidement et où les compagnies aériennes nouvelles ou en plein essor ont peu d'expérience des accords, souvent complexes, sur les services aériens et des arrangements connexes. Des renseignements clairs et complets peuvent aider les compagnies aériennes et les investisseurs dans ce secteur.

### 3.1.3 Gouvernement

3.1.3.1 La publication des accords sur les services aériens et des arrangements connexes permettra aux gouvernements de mesurer l'évolution du secteur du transport aérien. Elle peut aussi orienter les politiques et montrer au grand public les efforts que doit déployer le gouvernement pour favoriser le voyage aérien. Sans une mise en commun active des renseignements, les États continueront à fonder leurs décisions sur des hypothèses périmées au sujet de l'état du secteur.

### 3.1.4 Mesure du développement

3.1.4.1 Le manque de disponibilité des données continue à être un problème important qui rend difficile l'évaluation du développement du secteur. La transparence des accords sur les services aériens et les arrangements connexes permettra aux États et à l'industrie de mesurer avec plus de précision l'ampleur de ce développement. Une meilleure connaissance des tendances des services aériens et des données de l'industrie assurera les succès du secteur et mettra en évidence les domaines qui nécessitent plus d'investissements ou qui doivent être réaménagés.

## 3.2 **La transparence des services aériens**

3.2.1 La transparence des services aériens peut être assurée par plusieurs moyens, notamment par l'enregistrement des accords auprès de l'OACI par les États et par la diffusion de ces renseignements à l'aide des bases de données WASA et DAGMAR. Certains États publient aussi unilatéralement des renseignements sur leurs accords de services aériens, souvent de façon plus détaillée que ne le permettent actuellement les bases de données de l'OACI. L'intérêt et les efforts d'autres forums internationaux œuvrant dans le secteur de l'aviation pour obtenir une plus grande transparence ont aussi produit de nouvelles ressources et de nouveaux outils importants pour le secteur.

3.2.2 Étant donné la confidentialité et la sensibilité de certains aspects des arrangements sur les services aériens, les États pourraient publier les renseignements intégralement ou en résumé en procédant de façon unilatérale ou sur la base d'accords multilatéraux. Les États pourraient ainsi publier les renseignements de la manière qui leur convient le mieux et respecter leurs exigences de confidentialité. Ils

pourraient aussi éventuellement convenir de publier les futurs accords de services aériens et les arrangements connexes pendant leur négociation.

### 3.2.3 Encourager l'enregistrement des accords auprès de l'OACI

3.2.3.1 L'amélioration de la transparence dans les services aériens sera un processus lent, mais les États pourront en constater les avantages avec le temps et œuvrer pour obtenir la divulgation intégrale des accords et des arrangements connexes. Une façon d'y arriver serait que les États acceptent d'enregistrer leurs arrangements sur les services aériens, souvent appelés protocoles d'accord, auprès de l'OACI. Les réserves au sujet de la confidentialité dont font actuellement preuve les États mettent un frein à la divulgation intégrale des renseignements ; en outre, les États qui commencent l'enregistrement des arrangements peuvent, au début, être désavantagés. À moyen et à long terme, cependant, un accès accru aux renseignements sur les services aériens bénéficiera à tout le secteur et contribuera à son développement.

### 3.2.4 Instruments de l'OACI : bases de données DAGMAR et WASA

3.2.4.1 Les bases de données DAGMAR et WASA pourraient effectivement devenir la source la plus complète d'informations sur les accords de services aériens. On pourrait aussi améliorer la transparence en améliorant l'enregistrement des accords auprès de l'OACI et en offrant un accès en ligne à la base de données WASA. L'amélioration des fonctionnalités et de l'exactitude de ces instruments serait utile au secteur et encouragerait davantage les États à communiquer à l'OACI les renseignements sur les nouveaux accords et sur les amendements.

3.2.4.2 Le tableau sommaire présenté pour chaque accord enregistré dans DAGMAR pourrait aussi comprendre d'autres données sur les accords et les arrangements connexes, notamment les dispositions relatives à la capacité en passagers, les dispositions relatives au transport exclusif du fret et les renseignements sur les routes. De nombreux États collectent et publient déjà ces statistiques et ces données sommaires sur leurs sites web nationaux.

3.2.4.3 La base de données WASA pourrait aussi être améliorée en permettant l'accès en ligne et en veillant à ce que les données soient à jour. À l'heure actuelle, les données ne sont pas mises à jour périodiquement (par exemple, annuellement) et les renseignements ne répondent peut-être pas aux besoins d'un secteur dont l'industrie et les accords évoluent rapidement. Pour que le secteur soit bien informé et guidé, les renseignements doivent être à jour.

### 3.2.5 Mesures unilatérales

3.2.5.1 La réticence qui existe actuellement à l'égard de l'enregistrement des accords auprès de l'OACI n'a pas empêché certains États de diffuser des informations sur les services aériens en prenant d'autres moyens. Les États sont encouragés à publier les renseignements sur les accords de services aériens et les arrangements connexes sur un site web national approprié, par exemple celui de leur ministère des transports. Voici quelques exemples simples de mesures prises par certains États pour améliorer la transparence :

- L'autorité canadienne des transports a publié un rapport sur les accords bilatéraux entre le Canada et d'autres pays ([http://www.cta-otc.gc.ca/air-aerien/agreements/main\\_f.html](http://www.cta-otc.gc.ca/air-aerien/agreements/main_f.html)), qui décrit les droits de trafic, les désignations et la capacité pour les accords en vigueur (jusqu'en mars 2007). Les accords sont résumés

dans un tableau qui peut être consulté en ligne et les accords intégraux sont disponibles sur le site web central d'information sur les traités du Canada.

- L'Australie travaille actuellement à améliorer l'accès à ses politiques et arrangements sur les services aériens en actualisant le site web de son Ministère des transports (<http://www.dotars.gov.au>). Donnant suite aux recommandations d'un rapport de la commission australienne sur la productivité, le Ministère publiera avec le temps tous ses arrangements sur les services aériens, sous réserve de l'accord de ses partenaires bilatéraux. Le Ministère publie déjà des statistiques détaillées sur l'aviation (<http://www.btre.gov.au/statistics/statsindex.aspx>) ainsi que sur la disponibilité et l'attribution de la capacité/fréquence entre les compagnies internationales australiennes (<http://www.dotars.gov.au/aviation/international/capacity.aspx>). Il tente aussi de réduire le nombre d'accords de services aériens qui n'ont pas encore été enregistrés auprès de l'OACI. Le Ministère des affaires extérieures et du commerce de l'Australie tient aussi une base de données sur les traités de l'Australie qui contient des informations sur tous les traités signés, ratifiés et entrés en vigueur (<http://www.dfat.gov.au/treaties/index.html>).
- La Direction générale de l'aviation civile de l'Inde publie tous ses accords bilatéraux en ligne, notamment ses protocoles d'accord (en vigueur jusqu'en mai 2007), ([http://dgca.gov.in/bilateral/bil\\_ind.htm](http://dgca.gov.in/bilateral/bil_ind.htm)). Elle publie aussi un tableau qui résume les droits de l'Inde et des autres pays en matière de fréquence, de types d'aéronefs et de désignations de compagnies aériennes pour chaque pays avec lequel elle a signé des accords.

### 3.2.6 Organisation mondiale du commerce (OMC)

3.2.6.1 L'examen de l'Annexe sur les services de transport aérien (appelé l'Examen) est un processus quinquennal qui est actuellement en cours à l'OMC. Le Secrétariat de l'OMC a produit le document *Évolution dans le secteur des transports aériens (Deuxième Partie) — Examen quantitatif des Accords sur les services aériens (QUASAR)*<sup>1</sup> pour informer le débat lors de l'examen du degré de libéralisation des services aériens à l'échelle mondiale. À partir de données tirées de WASA, QUASAR évalue l'ouverture des accords à l'échelle mondiale, y compris les arrangements en matière de capacité, de droits de route, de désignation et de propriété.

3.2.6.2 Cependant, vu qu'il est basé sur WASA, QUASAR ne peut pas, dans sa forme présente, donner une image fidèle de l'état actuel des services aériens à l'échelle mondiale. Les membres de l'OMC sont invités à soumettre les données ou les corrections relatives à leurs arrangements au Secrétariat de l'OMC à temps pour la troisième réunion de l'Examen, prévue pour les 2 et 3 octobre 2007.

3.2.6.3 QUASAR est un produit d'une grande valeur qui a déjà favorisé une plus grande transparence dans le secteur et qui pourrait devenir un outil très utile pour l'OMC comme pour l'ensemble du secteur. Les membres de l'OMC ne doivent pas laisser passer l'occasion d'actualiser QUASAR afin qu'il soit possible de mieux comprendre l'évolution du secteur et franchir une étape de plus vers la réalisation de la transparence.

---

<sup>1</sup> Diffusé à l'OMC dans le document S/C/W/270/Add.1 du 30 novembre 2006 ([http://www.wto.org/french/tratop\\_f/serv\\_f/transport\\_f/transport\\_air\\_f.htm](http://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_air_f.htm))

#### 4. CONCLUSION

4.1 Les États et l'ensemble de la communauté doivent comprendre le secteur et il faut, pour cela, mettre rapidement à leur disposition des renseignements exacts sur les accords de services aériens et les arrangements connexes.

4.2 Les États ont montré leur volonté de réaliser la transparence dans le secteur et de suivre son évolution. Ces mesures peuvent répondre à un besoin précis et être ciblées et sont souvent plus accessibles aux intervenants locaux de l'industrie aéronautique et la communauté en général. Les forums internationaux comme l'OMC continueront aussi à œuvrer dans le secteur et ont besoin de statistiques exactes pour guider les activités de ses membres.

4.3 L'OACI est la mieux placée pour être à la fois le dépositaire des renseignements sur les accords de services aériens et les arrangements connexes et pour en assurer la diffusion générale. Cependant, si les États n'actualisent pas les données enregistrées auprès de l'OACI, la viabilité à long terme de cette pratique et le bien-fondé des bases de données DAGMAR et WASA seront compromis et ce service sera peut-être assuré par d'autres organisations internationales comme l'OMC ou des organisations du secteur privé. Si les États n'enregistrent pas leurs renseignements, l'OACI elle-même finira par être en marge de l'étude et du débat sur l'évolution du secteur.

4.4 Pour réaliser la transparence dans le secteur sans tarder, les États devraient utiliser à la fois les instruments de l'OACI et les mesures unilatérales qui sont à leur disposition pour publier et échanger les renseignements sur les accords de services aériens et les arrangements connexes. Les principales mesures disponibles sont :

- l'enregistrement auprès de l'OACI des accords sur les services aériens et des arrangements connexes ;
- la publication nationale des accords sur les services aériens et des arrangements connexes ;
- l'actualisation des données fournies pour l'Examen quantitatif des Accords sur les services aériens (QUASAR) de l'OMC.