

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

Montréal, 24 – 29 mars 2003

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 3.1
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 3 : Étude du modèle d'accord sur les services aériens
3.1 : Modèle complet d'accord sur les services aériens

3.1.1 Documentation

Secrétariat (WP/17 et Additif) : contient des versions bilatérales et régionales/plurilatérales du Modèle d'accord sur les services aériens (TASA) destinées à guider les États, qui pourront s'en servir (de façon sélective, en les adaptant ou intégralement) dans leurs relations de transport aérien. Fondé sur des éléments d'orientation et modèles de clause OACI ainsi que sur des accords et arrangements bilatéraux et régionaux/plurilatéraux existants, ce document devait servir d'outil pratique pour les États, pour le processus de libéralisation.

Pakistan (WP/57) : note que l'utilisation de l'accord TASA est facultatif pour les États qui désirent libéraliser leurs services.

États-Unis (WP/90 – Note d'information) : présente pour information le modèle d'accord de type «ciel ouvert» bilatéral et un accord plurilatéral conclu entre les États-Unis et sept États de l'APEC (accord «MALIAT» ou «Kona»), exemples utiles d'instruments de libéralisation récents.

IFALPA (WP/34 – Note d'information) : présente des renseignements sur les principes concernant la propriété et le contrôle, les opérations de type «septième liberté» et la location avec équipage, à inclure dans le TASA.

3.1.2 Analyse

3.1.2.1 Le concept et le contenu du TASA sont fortement appuyés et approuvés. Selon les États, il s'agit d'un instrument utile pour les options et approches qu'il contient et qui leur permet d'adopter une approche équilibrée pour la libéralisation. Il est également estimé que le TASA serait un gage de flexibilité et faciliterait l'harmonisation de la formulation et des pratiques utilisées dans les relations relatives aux services aériens.

3.1.2.2 En tant que document évolutif, le TASA pourrait être adapté et actualisé en fonction de l'expérience acquise en matière de libéralisation. En outre, il est important que les États informent l'OACI de leur expérience dans ce domaine et dans leur utilisation des TASA. De son côté, l'OACI devrait diffuser un sommaire des réactions des États sur l'utilisation des TASA.

3.1.3 Conclusion

3.1.3.1 Sur la base de la documentation et du débat concernant le point 3.1 de l'ordre du jour — Modèle complet d'accord sur les services aériens — la Conférence tire les conclusions suivantes :

- a) tout en renforçant le rôle qu'a l'OACI d'élaborer à l'intention des États des éléments de politique sur la réglementation économique du transport aérien international, la réalisation des TASA figurant dans les Pièces jointes A et B vise à faciliter le processus de libéralisation;
- b) les Modèles d'accord sur les services aériens sont des documents de base pratiques pour la libéralisation, dont les États pourront se servir comme ils l'entendent dans leurs relations en matière de services aériens ainsi que dans l'élaboration de leurs approches et de leurs options, et constituent ainsi un bon outil dans le processus de libéralisation. Les TASA sont des documents «évolutifs» qu'il faut continuer à développer, particulièrement par des éléments supplémentaires sur leur application, afin de procurer aux États des éléments complets pour faciliter la libéralisation et améliorer l'harmonisation des accords sur les services aériens sur les plans de la formulation et de l'approche;
- c) il faudrait encourager les États à se servir des TASA dans leurs relations bilatérales, régionales ou plurilatérales et à fournir à l'OACI des retours d'expérience sur cette utilisation;
- d) l'OACI devrait continuer à suivre de près l'expérience d'ordre réglementaire des États et des régions concernant la libéralisation et l'utilisation des TASA. Elle devrait diffuser auprès des États les renseignements utiles sur cette expérience et apporter une aide pour l'utilisation et l'application des TASA.