

**RAPPORT DE LA DIXIÈME RÉUNION DU GROUPE D'EXPERTS  
SUR LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT AÉRIEN**

**LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT**

Le Président du Groupe d'experts sur la réglementation  
du transport aérien

à

Monsieur le Président du Comité du transport aérien

J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint le rapport de la  
dixième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport  
aérien, tenue au siège de l'OACI à Montréal, du 13 au 17 mai 2002.

H.P.T. de Jong  
Président

Montréal, le 17 mai 2002

## TABLE DES MATIÈRES

Lettre d'accompagnement.....	I
Table des matières.....	II
Introduction.....	1
Généralités .....	1
Mandat .....	1
Ordre du jour.....	1
Participation.....	2
Bureau et Secrétariat.....	2
Langues et documentation .....	2
Point 1 de l'ordre du jour : Examen des tâches et du programme de travail du Groupe .....	2
Point 2 de l'ordre du jour : Examen de différentes démarches possibles de libéralisation de la réglementation dans les domaines suivants :	
a) Propriété et contrôle des transporteurs aériens.....	3
b) Accès aux marchés.....	8
c) Concurrence loyale et mesures de sauvegarde.....	18
d) Lois/politiques sur la concurrence .....	18
e) Intérêts des consommateurs (code de conduite).....	23
f) Distribution des produits (y compris les SIR).....	24
g) Règlement des différends.....	26
h) Transparence .....	29
Point 3 de l'ordre du jour : Examen du cadre et des éléments possibles d'un modèle d'accord de services aériens.....	31
Appendice 1 Liste des participants .....	34
Appendice 2 Liste des notes de travail.....	36

---

---

## INTRODUCTION

### Généralités

1. La dixième réunion du Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien s'est tenue au siège de l'Organisation, à Montréal, du 13 au 17 mai 2002.
2. La Vice-Présidente du Comité du transport aérien, M<sup>me</sup> Anne McGinley, a ouvert la réunion en prononçant un mot de bienvenue. Le Directeur du transport aérien, M. M. Elamiri, a présenté les membres du Secrétariat. Le Président du Conseil, M. Assad Kotaite, a assisté à la séance de clôture et a prononcé une brève allocution.

### Mandat

3. Conformément à son mandat, révisé par le Comité du transport aérien le 22 novembre 2001, le Groupe d'experts entreprendra les tâches ci-après afin d'aider aux préparatifs de la «Conférence mondiale de transport aérien: Défis et promesses de la libéralisation» (AT Conf/5), qui doit se tenir du 24 au 29 mars 2003 :
  - a) examen de divers sujets clés, dont la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, l'accès aux marchés, la réglementation tarifaire, les lois sur la concurrence, les mesures de sauvegarde, les conditions de transport et les intérêts des consommateurs (code de conduite), le règlement des différends et la transparence;
  - b) établissement d'un projet de modèle d'accord sur les services aériens (TASA);
  - c) élaboration d'un projet de déclaration de principes mondiaux pour le transport aérien international.
4. Le Groupe d'experts tiendra compte en permanence des intérêts de toutes les parties prenantes et de l'importance pour les États d'une participation effective au transport aérien international.

### Ordre du jour

5. L'ordre du jour de la réunion, établi par le Comité du transport aérien, se composait des points suivants (note WP/1) :
  - 1) Examen des tâches et du programme de travail du Groupe
  - 2) Examen de différentes démarches possibles de libéralisation de la réglementation dans les domaines suivants :
    - a) propriété et contrôle des transporteurs aériens;
    - b) accès aux marchés;
    - c) concurrence loyale et mesures de sauvegarde;
    - d) lois/politiques sur la concurrence;

- e) intérêts des consommateurs (code de conduite);
- f) distribution des produits (y compris les SIR);
- g) règlement des différends;
- h) transparence.

3) Examen du cadre et des éléments possibles d'un modèle d'accord de services aériens.

### **Participation**

6. Dix-sept membres du Groupe, suppléants et remplaçants temporaires, accompagnés dans certains cas de conseillers, ainsi que des observateurs de 8 États contractants et de 3 organisations internationales, ont assisté à la réunion. La liste complète des participants figure à l'Appendice 1.

### **Bureau et Secrétariat**

7. Le Groupe a élu M. H.P.T. de Jong (Pays-Bas) Président de la réunion.

8. M. Vijay S. Madan, Chef de la Section des politiques économiques, a rempli les fonctions de secrétaire de la réunion. MM. Chris Lyle, Directeur adjoint du transport aérien, John Gunther et Yuan-Zheng Wang, M<sup>me</sup> Magda Boulos, MM. Charles Dudley, Luis Fonseca et Toru Hasegawa ont appuyé et conseillé la réunion.

### **Langues et documentation**

9. Des services de traduction et d'interprétation ont été assurés en anglais, arabe, espagnol, français et russe par la Sous-Direction des services linguistiques et des publications, dirigée par M. Y.N. Beliaev. Une liste des documents rédigés pour la réunion ou mis à la disposition du Groupe figure à l'Appendice 2.

## **POINT 1 : EXAMEN DES TÂCHES ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU GROUPE**

10. Le Groupe passe en revue l'ordre du jour et les méthodes de travail de la réunion, ses tâches et son programme de travail en se fondant sur quatre notes (WP/1, 2, 3 et 4). Il note que, vu les objectifs de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (AT Conf/5) et sa durée relativement brève, sa réussite reposera fortement sur la qualité et la profondeur du travail préparatoire. Ce travail sera réalisé par le Secrétariat, avec le concours du Groupe, en vue de terminer tous les travaux de fond d'ici le troisième trimestre de 2002 et de laisser ainsi aux États assez de temps pour examiner les textes avant la Conférence. Compte tenu de cet échéancier, le Groupe note que ce qui restera à faire après la réunion sera fait par correspondance, de manière à finir en août 2002 au plus tard pour que le Secrétariat ait le temps d'établir la version définitive de la documentation.

---

---

**POINT 2 : EXAMEN DE DIFFÉRENTES DÉMARCHES POSSIBLES DE LIBÉRALISATION DE LA RÉGLEMENTATION DANS LES DOMAINES SUIVANTS :****Point 2 a) : Propriété et contrôle des transporteurs aériens****Introduction**

11. Le Groupe examine ce point en se fondant sur la note WP/5. Dans cette note, le Secrétariat fait le point sur cette question, en rappelant les principales raisons des critères traditionnels de propriété et de contrôle et en résumant l'évolution intervenue aux niveaux national, bilatéral, régional et multilatéral. À partir de son évaluation de la situation, le Secrétariat préconise de centrer les efforts actuels sur la réforme des dispositions bilatérales pertinentes et présente en conséquence un arrangement réglementaire sur la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes. L'arrangement proposé, élaboré à partir de la Recommandation ATRP/9-4, prévoit que les parties à un accord bilatéral acceptent la désignation d'une compagnie aérienne si celle-ci a son «principal établissement» sur le territoire de la partie désignatrice et si cette dernière en a le «contrôle réglementaire effectif». Cet arrangement est accompagné de critères précis relatifs à ces deux notions. Le texte de l'article proposé est le suivant :

**«Article X : Désignation et autorisation**

1. *Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie [une compagnie aérienne] [une ou plusieurs compagnies aériennes] pour exploiter les services convenus [en vertu du présent Accord] ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.*
2. *À la réception de cette désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, [dans la forme et de la manière prescrite pour l'autorisation d'exploitation [et le permis technique,] chaque Partie accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :*
  - a) *la compagnie aérienne désignée ait son principal établissement\* [et sa résidence permanente] sur le territoire de la Partie désignatrice;*
  - b) *la Partie qui a désigné la compagnie ait et maintienne sur elle un contrôle réglementaire effectif\*\*;*
  - c) *la compagnie désignée soit à même de respecter les conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation;*
  - d) *la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article X (Sécurité) et de l'article Y (Sûreté de l'aviation).*
3. *À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.*

Notes :

*\* les éléments justificatifs du principal établissement sont les suivants : la compagnie aérienne est établie et constituée sur le territoire de la Partie désignatrice conformément à la législation et*

*à la réglementation nationales pertinentes, a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles sises sur le territoire de la Partie désignatrice, y paie l'impôt sur les sociétés et y immatricule ses aéronefs, et emploie un nombre significatif de ressortissants de cette Partie dans les fonctions de la gestion, de la technique et de l'exploitation.*

*\*\*les éléments justificatifs du contrôle réglementaire effectif sont les suivants : la compagnie aérienne détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente tels qu'un permis d'exploitation aérienne (AOC), répond aux critères de désignation de la Partie désignatrice tels que la preuve de santé financière, la capacité de répondre à la condition d'intérêt public, les obligations concernant la garantie du service, etc...; La Partie désignatrice a et tient à jour un programme de supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux normes de l'OACI. (Ces notes doivent faire partie intégrante de l'article).»*

12. Le Groupe dispose aussi de la note AT-WP/1933, qui présente les principaux résultats d'une enquête que le Secrétariat a faite récemment au sujet des politiques et des pratiques des États concernant la propriété et le contrôle des transporteurs aériens.

### **Délibérations**

13. Le Groupe note que de nombreux gouvernements de même que le secteur du transport aérien considèrent que cette question est la plus importante pour la libéralisation en cours du transport aérien international, d'autant qu'elle a des incidences sur de nombreux autres aspects de la réglementation du transport aérien tels que l'accès aux marchés, la sécurité et la sûreté. Les critères traditionnels employés dans la plupart des accords bilatéraux existants sont perçus comme constituant le principal obstacle à une plus grande libéralisation et comme une entrave à l'accès au financement international. Il faut une action réglementaire appropriée pour permettre aux compagnies de s'adapter à un environnement qui se transforme rapidement. La clé de l'avancement de la libéralisation réside dans des arrangements réglementaires qui répondent aux besoins et aux préoccupations des États.

14. L'observateur de l'Association du transport aérien international (IATA) estime que, dans un environnement de plus en plus mondialisé, la propriété des compagnies aériennes devrait être traitée de la même façon que celle des autres entreprises commerciales. Il appelle l'attention sur un récent document de politique générale dans lequel l'IATA préconise une approche plus radicale que la méthode graduelle de libéralisation de la propriété et du contrôle et il propose une option large qui consisterait à éliminer toute restriction sur la propriété et à faire du contrôle réglementaire par l'État désignateur le seul critère de l'autorisation.

15. Au sujet de la proposition du Secrétariat, il est noté que, si le concept n'est pas nouveau, il exige pour la première fois de façon explicite que l'État désignateur ait le «contrôle réglementaire effectif» de la ou des compagnies qu'il désigne comme condition de délivrance de l'autorisation d'exploitation par l'État qui reçoit la désignation. Il est suggéré d'en faire une option parmi d'autres de la libéralisation de la propriété et du contrôle.

16. Certains font valoir qu'en disant «un» plutôt que «le» principal établissement, on prendrait en considération les cas où une compagnie désignée peut avoir plusieurs établissements principaux (tels que des plaques tournantes, ou «hubs», dans différents pays). D'autres maintiennent que, indépendamment de sa propriété, la compagnie désignée devrait être basée sur le territoire de la partie désignatrice et que cela devrait être une condition de la désignation. Il souligne que la question de la propriété et du contrôle ne doit pas être considérée de façon isolée, mais dans un contexte plus large de

---

---

libéralisation. Il faut tenir compte du principe de la réciprocité dans l'emploi de l'arrangement proposé. De plus, pour des raisons de sûreté, il faut disposer d'informations à jour sur la propriété de la compagnie désignée.

17. Certains membres considèrent que, malgré les difficultés auxquelles on s'est heurté dans le passé pour parvenir à un consensus mondial sur des arrangements possibles concernant l'investissement étranger et le droit d'établissement, il serait tout de même bon que l'OACI envisage de formuler des éléments d'orientation dans le contexte global de la libéralisation.

18. Une question importante est de savoir si de nombreux partenaires bilatéraux accepteraient ou négocieraient un changement des critères de propriété et de contrôle pour permettre, par exemple, l'emploi du «principal établissement». Un élément connexe est le nombre d'États qui adopteraient ce nouveau critère à titre de critère national pour leurs compagnies; plus grand serait ce nombre, plus grande serait la possibilité qu'il soit accepté dans les accords bilatéraux sur les services aériens.

19. Comme la majorité des États ont utilisé et continuent d'utiliser les critères nationaux dans leurs accords bilatéraux et compte tenu de la longueur du processus nécessaire pour changer des milliers d'accords bilatéraux en fonction du nouvel arrangement, certains membres estiment qu'il serait peut-être bon d'étudier une solution plus efficace et plus pratique dans le cadre existant. Ce qu'il faut, dans la situation actuelle, c'est trouver une solution qui permette aux États de traiter la condition de propriété et de contrôle avec souplesse sans changer le régime existant, mais qui apporte en même temps le niveau de certitude dont ont besoin les compagnies pour prendre leurs décisions stratégiques. Une façon de faire pourrait être d'encourager les États animés des mêmes idées à «s'engager» volontairement et, peut-être de manière coordonnée, à traiter la condition de propriété de façon libérale dans leurs accords bilatéraux. Si un nombre suffisant d'États convenaient d'agir ainsi, cela pourrait conduire à la masse critique nécessaire à un changement plus radical.

20. Finalement, le Groupe examine l'article bilatéral sur la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes que propose le Secrétariat et il convient du texte modifié ci-après :

**«Article X: Désignation et autorisation**

1. *Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie [une compagnie aérienne] [une ou plusieurs compagnies aériennes] [autant de compagnies aériennes qu'elle le souhaite] pour exploiter les services convenus [en vertu du présent Accord] ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.*
2. *À la réception de cette désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation [et le permis technique,] chaque Partie accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :*
  - a) *la compagnie aérienne désignée ait son principal établissement\* [et sa résidence permanente] sur le territoire de la Partie désignatrice;*
  - b) *la Partie qui a désigné la compagnie ait et maintienne sur elle un contrôle réglementaire effectif\*\*;*
  - c) *la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article X (Sécurité) et de l'article Y (Sûreté de l'aviation);*

- d) *la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.*
3. *À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.*

Notes :

*\* Les éléments justificatifs du principal établissement sont notamment les suivants : la compagnie aérienne est établie et constituée sur le territoire de la Partie désignatrice conformément à la législation et à la réglementation nationales pertinentes, a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles sises sur le territoire de la Partie désignatrice, y paie l'impôt sur les sociétés et y immatricule et base ses aéronefs, et emploie un nombre significatif de ressortissants de cette Partie dans les fonctions de la gestion, de la technique et de l'exploitation.*

*\*\*Les éléments justificatifs du contrôle réglementaire effectif sont les suivants (liste non limitative) : la compagnie aérienne détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente tels qu'un permis d'exploitation aérienne (AOC); elle répond aux critères de la Partie désignatrice relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux tels que la preuve de santé financière, la capacité de répondre à la condition d'intérêt public, les obligations concernant la garantie du service; la Partie désignatrice a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux normes de l'OACI.»*

21. Le Groupe convient aussi que, dans le cas où un État a besoin d'une ou de plusieurs conditions supplémentaires pour répondre à une préoccupation ou à une situation particulières, ces conditions pourraient être ajoutées selon les besoins dans le cadre de négociations ou de consultations bilatérales. Les conditions énoncées au paragraphe 2 de l'article proposé devraient aussi servir dans l'article sur la révocation de l'autorisation.

## **Conclusions**

22. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) les dispositions proposées au paragraphe 20 devraient être insérées dans le modèle d'accord sur les services aériens (TASA) de l'OACI et constituer une des options destinées aux États qui souhaitent libéraliser la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes dans leurs accords sur les services aériens. Le texte de cet article pourrait toutefois nécessiter une nouvelle mise au point dans le contexte de l'examen d'autres questions de réglementation avant que l'on ne l'insère dans le TASA;
- b) les dispositions permettraient aux États de répondre aux éventuelles préoccupations touchant la sécurité ou la sûreté, y compris en ce qui concerne les «pavillons de complaisance», parce que les critères élargis seraient employés parallèlement à des contrôles réglementaires renforcés. Leur application pourrait faciliter une plus large



---

---

libéralisation dans des domaines tels que l'accès aux marchés, mais elle ne conduirait pas à un laisser-faire car tous les outils d'ordre réglementaire resteraient disponibles et il appartiendrait à chaque État de déterminer de quelle manière et dans quelle mesure il souhaite libéraliser;

- c) en vertu de cet article, l'État qui est la partie qui délivre l'autorisation n'appliquerait pas les critères de propriété et de contrôle nationaux pour délivrer l'autorisation d'exploitation à une compagnie aérienne étrangère désignée. On reconnaît ainsi que les investisseurs ont le droit légitime d'exercer sur une entreprise un contrôle proportionnel aux fonds qu'ils y ont engagés. On contribue de cette façon à créer un environnement plus favorable dans lequel les compagnies aériennes peuvent gérer leurs affaires en fonction des conditions du marché et de leurs besoins commerciaux. En même temps, on prendrait en compte le contrôle réglementaire exercé par les États, essentiellement par la délivrance des licences, qui peut comporter des éléments économiques aussi bien qu'opérationnels;
- d) les dispositions proposées n'obligeraient pas l'État qui est la Partie désignatrice à modifier sa législation ou sa réglementation existante relative à la propriété et au contrôle nationaux pour ses propres transporteurs aériens nationaux. Elles donneraient cependant la latitude nécessaire si cet État souhaite réorienter ses politiques;
- e) en s'écartant des critères de propriété et de contrôle nationaux, les dispositions proposées renforcent le droit qu'a chaque État de choisir les transporteurs aériens qu'il souhaite pour utiliser les droits d'accès au marché qu'il a reçus. Elles seraient bénéfiques pour tous les États dont les transporteurs aériens ont besoin d'accéder aux capitaux internationaux, notamment ceux des États en développement, ce qui renforcerait leur participation au transport aérien;
- f) les nouvelles dispositions faciliteraient la privatisation des compagnies aériennes détenues par l'État pour lesquelles on cherche des investissements étrangers;
- g) les dispositions ne conduiraient pas à des changements radicaux du cadre bilatéral actuel puisqu'elles pourraient être mises en place par le processus normal de négociation et de consultation bilatérales, compte tenu de la réciprocité. Complétant les autres critères élargis que l'OACI a élaborés, elles faciliteraient la réalisation de l'objectif général de libéralisation progressive de la réglementation par les États et elles y contribueraient;
- h) les dispositions proposées permettent de progresser vers un environnement mondial davantage libéralisé. Cependant, pour qu'elles soient le moteur d'une plus grande libéralisation, il faudrait qu'elles soient appliquées sans délai et par le plus grand nombre possible.

23. Le Groupe convient en outre que, pour encourager une application plus large et plus immédiate de cette option et d'autres options dans le cadre de la recherche d'une libéralisation progressive de la réglementation, il faudra que les travaux sur ce point de l'ordre du jour soient poursuivis par un groupe de travail sur une action coordonnée des États pour libéraliser la propriété et le contrôle internationaux des transporteurs aériens, groupe dont la composition et le mandat sont les suivants :

**Membres**

M. C. Stamford, membre du Groupe d'experts désigné par l'Australie (Rapporteur)

Membre du Groupe d'experts désigné par l'Allemagne

Membre du Groupe d'experts désigné par l'Arabie saoudite

Membre du Groupe d'experts désigné par le Chili

Membre du Groupe d'experts désigné par les États-Unis

Membre du Groupe d'experts désigné par l'Inde

Membre du Groupe d'experts désigné par le Japon

Membre du Groupe d'experts désigné par les Pays-Bas

Membre du Groupe d'experts désigné par le Sénégal

Observateur de l'IATA

Observateur de la Commission européenne

**Mandat**

S'appuyant sur tous les éléments utiles, notamment les éléments d'orientation de l'OACI existants, les notes de travail et les délibérations de la dixième réunion du Groupe d'experts et les suggestions faites par la suite par les membres et par les observateurs du Groupe d'experts, le groupe de travail :

- a) précisera les raisons pour lesquelles les États pourraient souhaiter envisager une action coordonnée pour libéraliser la propriété et le contrôle internationaux des transporteurs aériens;
- b) formulera des options pour les États qui souhaitent engager une action coordonnée pour libéraliser la propriété et le contrôle internationaux, notamment des options pour la mise en œuvre coordonnée par les États de l'article proposé plus haut;
- c) remettra un rapport au Groupe d'experts à temps pour qu'on en dispose pour la préparation finale d'AT Conf/5.

**Point 2 b) : Accès aux marchés**

24. L'examen de ce point est divisé en quatre parties : a) libéralisation de l'accès aux marchés; b) attribution des créneaux aux aéroports saturés; c) location d'aéronefs dans le transport aérien international et d) libéralisation des services de fret aérien.

---

---

**Partie A. Libéralisation de l'accès aux marchés****Introduction**

25. Le Groupe examine ce point en se fondant sur la note WP/6, présentée par le Secrétariat, qui est centrée sur l'évolution de la situation dans le domaine de l'échange des droits essentiels d'accès aux marchés et aborde la question des travaux que pourrait réaliser l'OACI à ce sujet. Le Groupe dispose aussi de la note IP/4, qui contient les textes du modèle d'accord bilatéral de type ciel ouvert des États-Unis ainsi que de l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international entre cinq membres de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC).

26. Dans la note WP/6, il est indiqué que, malgré les progrès considérables de la libéralisation du transport aérien au cours de la dernière décennie, il y a encore des disparités entre les États quant au degré et à l'étendue de la libéralisation en matière d'échange des droits de trafic. Pour le moment, la situation ne paraît pas suffisamment mûre pour que l'on essaie de parvenir à un nouvel accord mondial sur l'échange des droits de trafic. Il serait néanmoins utile que l'OACI poursuive l'élaboration des éléments d'orientation nécessaires afin de faciliter la libéralisation et de contribuer à une plus grande harmonisation. À ce sujet, le Secrétariat suggère de donner une forme officielle aux libertés de l'air (surtout ce que l'on appelle les sixième à neuvième libertés). Une autre tâche consisterait à définir ou à préciser les expressions «accès intégral aux marchés» et «accord de ciel ouvert» afin qu'elles soient uniformément comprises par tous.

**Délibérations**

27. Le Groupe prend note des faits nouveaux aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, et plus particulièrement des renseignements sur l'échange des droits de trafic dans les accords bilatéraux de type «ciel ouvert» et dans les arrangements régionaux de libéralisation du transport aérien. Il est souligné que l'accès aux marchés est un secteur clé du processus de libéralisation. Il est essentiel que l'OACI assume un rôle de chef de file en établissant une sorte de guide clair, viable et bien équilibré destiné à ses membres pour qu'ils libéralisent le transport aérien international selon leurs propres choix et leur propre rythme. Les accords régionaux pourraient bien être une voie plus facile et plus rapide vers la libéralisation que ne l'est le processus bilatéral, en raison du grand nombre d'accords bilatéraux qu'il faudrait actualiser.

28. En ce qui concerne les travaux possibles, les débats sont axés sur la façon dont l'OACI pourrait le mieux faciliter la libéralisation et aider les États à cet égard. Certains membres estiment qu'il serait utile que l'OACI élabore les éléments indicatifs que suggère la note, tandis que d'autres jugent qu'il serait peut-être difficile de définir les expressions «accès intégral aux marchés» et «accord de ciel ouvert» en raison des difficultés à prendre en compte des questions controversées telles que le cabotage, l'investissement étranger et le droit d'établissement. Le Groupe convient qu'aussi bien la théorie que les indications pratiques sont importantes. Ce qui serait peut-être actuellement le plus utile aux États, ce serait : a) des renseignements sur l'expérience pratique d'États en matière de libéralisation et b) une analyse approfondie des conséquences des diverses démarches, y compris des études de cas sur l'expérience d'États concernant des questions telles que ce qui les a incités à conclure des accords libéraux (aux niveaux bilatéral, régional ou multilatéral), les retombées escomptées et obtenues, les inconvénients et les difficultés rencontrés, etc., de façon que la libéralisation puisse être mieux comprise, que les expériences soient partagées et que les leçons soient tirées.

29. Il est aussi préconisé que les éléments d'orientation destinés aux États prennent en compte tous les aspects de la libéralisation que l'Organisation mondiale du commerce étudie dans le cadre de son réexamen de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), comme le fret aérien et les vols non réguliers ou d'affrètement.

## Conclusions

30. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) depuis la Conférence mondiale de transport aérien de 1994 (AT Conf/4), la libéralisation a considérablement progressé dans le domaine de l'accès aux marchés, notamment aux niveaux régional et sous-régional. Plus important encore, les États sont devenus généralement plus ouverts et plus favorables à la libéralisation, un grand nombre d'entre eux, modifiant leurs politiques et leurs pratiques pour répondre aux exigences de la libéralisation;
- b) l'expérience des dix dernières années a confirmé que des régimes réglementaires bilatéraux et multilatéraux (y compris régionaux) fondés sur la Convention de Chicago peuvent coexister, et coexistent d'ailleurs, et qu'ils peuvent convenir à différentes approches de la réglementation du transport aérien. Ces régimes restent des instruments viables et flexibles auxquels les États peuvent recourir pour mettre en place la libéralisation en fonction de leurs besoins, objectifs et circonstances particuliers;
- c) il reste que, en ce qui concerne les droits de trafic, l'application du principe essentiel de l'AGCS qu'est la clause de la nation la plus favorisée (NPF) est encore un processus complexe et difficile. L'élargissement de l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien pour y inclure certains droits dits «auxiliaires» ainsi que certains aspects des droits «essentiels» bénéficie d'un certain appui, mais il n'y a pas de consensus mondial sur les moyens ni même sur l'opportunité de le faire. La même indécision règne à ce stade quant à la question de savoir si l'AGCS constitue une option effective pour la libéralisation du transport aérien;
- d) bien qu'il soit mieux accepté, l'échange entre les États de droits d'accès élargi ou intégral aux marchés reste encore très ponctuel. En effet, la plupart des États qui ont conclu des accords bilatéraux de type ciel ouvert ne l'ont pas fait dans le cadre d'une politique générale et n'ont pas non plus envisagé de tels arrangements avec tous leurs partenaires aéronautiques agissant en fait au cas par cas;
- e) les conditions ne se prêtent pas encore à l'établissement d'un accord multilatéral mondial aux fins d'échange des droits de trafic. Les États continueront d'avancer vers la libéralisation en suivant leur propre cheminement et à leur propre rythme, et en empruntant les voies bilatérale, sous-régionale, régionale et/ou multilatérale selon les circonstances;
- f) les orientations actuelles de l'OACI dans le domaine de l'accès aux marchés ont été jugées utiles par les États. Elles gagneraient à être complétées par des renseignements sur les données d'expérience concernant la libéralisation. Il ne serait peut-être pas

---

---

utile que l'OACI entreprenne la tâche de définir des expressions telles qu'«accès intégral aux marchés» et «accord de ciel ouvert» en raison de la difficulté à parvenir à un consensus. En revanche, il pourrait être bon d'essayer de fournir aux États des orientations sur le produit final de la libéralisation progressive, particulièrement en ce qui concerne les droits de trafic, même s'il est difficile de traiter de questions controversées telles que les investissements étrangers et le droit d'établissement.

## **Recommandation**

### **31. RECOMMANDATION ATRP/10-1**

#### **LE GROUPE D'EXPERTS RECOMMANDE :**

- a) que l'OACI continue de suivre de près l'évolution de la situation concernant la libéralisation du transport aérien international et diffuse les informations pertinentes (notamment sur les résultats de la libéralisation) auprès de ses États membres. L'OACI devrait également poursuivre l'élaboration des orientations nécessaires pour faciliter la libéralisation et accroître l'harmonisation, par exemple par le modèle d'accord sur les services aériens (TASA);
- b) que l'OACI établisse un inventaire de l'expérience pratique des États en matière de libéralisation du transport aérien international. À cet égard, il faudrait encourager les États qui ont conclu des arrangements de transport aérien libéraux à fournir à l'OACI l'information pertinente sur leur expérience (p. ex. raisons pour lesquelles ils ont conclu un tel arrangement, effets bénéfiques obtenus, inconvénients ou difficultés rencontrés, etc.). En particulier, les membres du Groupe ayant une expérience de la libéralisation devraient communiquer l'information pertinente au Secrétaire du Groupe le plus tôt possible, mais au plus tard en juillet 2002;
- c) que, dans le cadre de la poursuite de la préparation des documents destinés à AT Conf/5, le Secrétariat tienne compte des vues exprimées et des suggestions faites pendant la réunion au sujet de l'analyse et des études de cas possibles concernant la libéralisation.

## **Partie B. Attribution des créneaux aux aéroports saturés**

### **Introduction**

32. Le Groupe examine la question de l'attribution des créneaux aux aéroports saturés en se fondant sur les notes WP/7 et IP/1. La documentation du Secrétariat fait état d'une augmentation régulière, les trois dernières années, du nombre des aéroports entièrement coordonnés ainsi que des coordonnateurs de créneaux indépendants aux aéroports dans le cadre des Conférences de l'IATA sur les horaires. Les données de trafic passagers indiquent que l'encombrement croissant des aéroports a une incidence plus grande sur les services aériens internationaux que sur les services intérieurs. Il est aussi présenté des renseignements sur les modifications des réglementations nationales ainsi que sur des propositions de modification de la réglementation régionale concernant l'attribution des créneaux.

33. Dans la note WP/7, il est signalé que la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSCConf 2000) a conclu que l'OACI ne devait pas s'engager dans l'établissement de priorités pour l'attribution des créneaux, mais plutôt se concentrer sur des procédures améliorées qui prennent en compte les obligations qui incombent aux États en vertu de l'article 15 de la Convention et des accords bilatéraux de services aériens pertinents. Étant donné que le système de coordination des horaires de l'IATA ne fait pas de distinction selon qu'un créneau sera utilisé pour un service intérieur ou pour un service international et que ce système est neutre par rapport aux droits de trafic octroyés par les accords bilatéraux sur les services aériens, il est suggéré de mettre sur pied un groupe consultatif chargé de s'occuper des cas où un transporteur ne peut exercer ses droits de trafic ou ne peut les exercer complètement parce que les créneaux nécessaires ne lui sont pas attribués. Ce groupe, qui serait distinct de la coordination des horaires de l'IATA mais ne la remplacerait pas, fournirait au gouvernement hôte un moyen de prendre en compte les droits de trafic lorsqu'une capacité supplémentaire importante devient disponible à un aéroport saturé.

### **Délibérations**

34. Lors des délibérations, il est dit que le groupe consultatif envisagé semble faire double emploi avec les comités de coordination aéroportuaire de l'IATA. De plus, l'attention portée par ce groupe aux situations où des droits de trafic pour des services internationaux ne peuvent être exercés risque d'amener des compagnies qui n'ont pas réussi à avoir des créneaux par le système de coordination des horaires de l'IATA à tenter par la suite de les obtenir par des négociations de gouvernement à gouvernement dans le cadre de l'accord bilatéral sur les services aériens.

35. Il est souligné que le système de l'IATA fonctionne bien depuis des années. Les compagnies qui veulent lancer des services aériens internationaux sur des aéroports saturés peuvent participer aux Conférences de coordination des horaires de l'IATA, où elles peuvent obtenir des créneaux pris dans la réserve destinée aux nouveaux arrivants. Cette réserve est constituée de 50 % des créneaux qui deviennent disponibles par suite d'augmentation de la capacité de l'aéroport et de l'application de la règle selon laquelle les créneaux non utilisés sont perdus.

36. Le Groupe convient qu'il est important que les coordonnateurs de créneaux aéroportuaires soient indépendants, puisqu'ils sont chargés de l'attribution transparente et non discriminatoire des créneaux aux aéroports saturés.

37. Au sujet de mécanismes possibles de règlement des différends, il est souligné que le système de l'IATA règle la plupart des différends concernant l'attribution des créneaux par la médiation à plusieurs niveaux; il est rare qu'il faille saisir de ces différends le gouvernement hôte ou l'organisme de réglementation régional. Les accords bilatéraux sur les services aériens sont effectivement le mécanisme approprié pour des consultations de gouvernement à gouvernement lorsque des droits octroyés en vertu de ces accords ne peuvent pas être exercés, mais l'arbitrage d'un différend sur l'attribution des créneaux serait particulièrement difficile car il ne produirait pas la capacité supplémentaire nécessaire pour régler le différend.

---

---

## Conclusions

38. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) tout processus d'attribution des créneaux doit être juste, non discriminatoire et transparent et prendre en compte les intérêts de toutes les parties prenantes conformément aux régimes réglementaires applicables et au mécanisme de l'IATA. Dans le système de coordination des horaires de l'IATA, les compagnies titulaires et les nouveaux entrants participent les uns et les autres aux Conférences de coordination des horaires et les nouveaux créneaux qui deviennent disponibles sont répartis entre les deux types de compagnies. Le processus de coordination de l'IATA comporte aussi une procédure pour régler les cas où des compagnies s'abstiennent de façon chronique d'exploiter des créneaux qui leur ont été attribués;
- b) il est important que les coordonnateurs de créneaux soient indépendants;
- c) étant donné que le système de l'IATA ne prend pas en compte les obligations prévues dans les accords de transport aérien, les problèmes des transporteurs qui ne peuvent exercer leurs droits de trafic parce qu'on ne leur a pas attribué les créneaux à un aéroport saturé peuvent être abordés dans le contexte des discussions sur l'accord sur les services aériens pertinent;
- d) en ce qui concerne le règlement des différends, la procédure de médiation de l'IATA résout normalement les différends sur l'attribution des créneaux à l'un des divers niveaux auxquels elle fonctionne, et il est rare que des différends remontent jusqu'au gouvernement hôte ou, dans le cas de certains aéroports européens, à la Commission européenne.

## Partie C. Location d'aéronefs dans le transport aérien international

### Introduction

39. Le Groupe examine ce point en se fondant sur les notes WP/8 et IP/2. Ces notes du Secrétariat font état de l'augmentation étendue et importante de l'utilisation d'aéronefs loués dans les services aériens internationaux ces dernières années. Il y a aussi eu une augmentation, d'une part, du nombre d'accords sur l'application de l'article 83 *bis* de la Convention relatif au transfert de certaines responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant dans le cas des aéronefs loués, et, d'autre part, du nombre de dispositions sur les locations dans les accords bilatéraux ou régionaux sur les services aériens. Il est proposé d'inclure dans le TASA un article en deux parties sur la location, établi à partir de l'étude réalisée par le Secrétariat (et jointe à la lettre EC 2/82, LE 4/55-99/54 du 14 mai 1999), sur l'évolution récente de la situation et sur les dispositions bilatérales de certains accords sur les services aériens. La première partie traite des aspects sécurité de l'utilisation d'aéronefs loués et la seconde prévoit deux variantes sur les aspects économiques de la location. Le texte de l'article proposé est le suivant :

---

---

**«Article X : Location d'aéronefs**

1. *Les Parties conviennent que, préalablement à l'utilisation d'aéronefs loués par une compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre Partie pour assurer des services en vertu du présent Accord, la responsabilité du maintien de la navigabilité et le respect des normes d'exploitation et d'entretien des aéronefs loués en question seront définis en détail dans l'accord de location à la satisfaction des autorités aéronautiques des deux Parties, compte tenu des normes et pratiques recommandées (SARP) et des directives pertinentes de l'OACI ainsi que des lois, réglementations [et recommandations] nationales [et régionales] applicables. Les Parties peuvent conclure un accord sur le transfert des responsabilités pertinentes au titre de l'article 83 bis de la Convention conformément aux directives pertinentes de l'OACI, si l'une et l'autre jugent un tel accord utile et approprié. Les Parties conviennent en outre de reconnaître les transferts de responsabilités découlant d'un accord conclu au titre de l'article 83 bis de la Convention par des États non parties au présent Accord.*

*Première variante*

2. *Compte tenu du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent utiliser :*
  - a) *des aéronefs loués à des entités autres que des compagnies aériennes pour assurer des services en vertu du présent Accord;*
  - b) *des aéronefs loués à d'autres compagnies aériennes, sous réserve que tous les participants à de tels arrangements détiennent les autorisations requises et répondent aux conditions applicables à de tels arrangements.*

*OU*

2. *Compte tenu du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent louer des aéronefs pour assurer des services en vertu du présent Accord, sous réserve que :*
  - a) *il n'en résulte pas qu'une compagnie aérienne qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas; et*
  - b) *les avantages financiers qu'en obtiendra la compagnie aérienne qui donne les aéronefs en location ne dépendent pas des profits ou des pertes de l'activité de la compagnie aérienne désignée.*

*Deuxième variante*

3. *Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent prendre des aéronefs en location auprès d'une compagnie aérienne d'un État non partie au présent Accord, sous réserve que :*
  - a) *l'État en question accorde un traitement comparable aux compagnies aériennes des Parties pour les services à destination ou en provenance du territoire de cet État ou via ce territoire;*
  - b) *l'accord de location soit conforme aux dispositions des paragraphes 1 et 2.»*



---

---

## Délibérations

40. Lors des délibérations sur ce sujet, il est indiqué que les aspects sécurité de cette proposition d'article sur la location exigent un travail considérable. Leur champ d'application est peu clair, et, étant donné les procédures établies que suivent les autorités aéronautiques pour traiter des aspects relatifs à la sécurité des aéronefs loués dans les services aériens internationaux, il est peut-être inutile que les contrats de location soient déposés auprès d'elles. De plus, une disposition spéciale sur la sécurité dans les cas de location n'apparaît pas nécessaire, puisqu'il y a déjà des articles généraux sur la sécurité dans les accords bilatéraux, les dispositions de la Convention et les normes et pratiques recommandées de l'OACI applicables, sans compter le nombre croissant d'accords sur l'application de l'article 83 *bis*.

41. Pour ce qui est des aspects économiques de l'utilisation d'aéronefs loués, l'alinéa a) de la *première variante* proposée, qui permet d'utiliser des aéronefs loués à des entités autres que des compagnies aériennes, est considéré comme étendant inutilement la réglementation à un domaine que les États ne réglementent actuellement pas. L'alinéa b) du second élément de cette même *première variante* est lui aussi jugé inutile. Enfin, il est estimé que, même si la réciprocité est considérée comme un concept qu'il est utile d'avoir à l'esprit dans les accords sur les services aériens, la *deuxième variante* a peu de chances d'atteindre l'objectif en raison de la difficulté d'obtenir les données nécessaires pour l'appliquer à une situation faisant intervenir des compagnies aériennes de pays tiers.

## Conclusions

42. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) il faut poursuivre les travaux au sujet des aspects sécurité de la proposition d'article du TASA sur la location des aéronefs, même si, dans certains cas, les préoccupations touchant la sécurité des aéronefs loués peuvent avoir été prises en compte au moyen des éléments d'orientation et des procédures existants de l'OACI;
- b) en ce qui concerne les aspects économiques de l'utilisation d'aéronefs loués dans le transport aérien international, les deux variantes proposées pourraient être fondées sur les principes suivants :

### *Variante 1*

Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent utiliser des aéronefs loués auprès d'autres compagnies aériennes, sous réserve que tous les participants à de tels arrangements détiennent les autorisations appropriées et répondent aux conditions applicables à ces arrangements.

### *Variante 2*

Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent utiliser des aéronefs loués pour assurer des services en vertu du présent Accord sous réserve qu'il n'en résulte pas qu'une compagnie aérienne qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

## **Partie D. Libéralisation des services de fret aérien**

### **Introduction**

43. Les notes WP/9 et IP/13 présentées par le Secrétariat constituent la documentation de base pour l'examen de ce sujet. La note WP/9 donne un aperçu général de la libéralisation du transport de fret aérien, notamment en matière d'évolution de la réglementation aux niveaux bilatéral et multilatéral. Elle expose les spécificités du fret aérien et les divers types de transporteurs qui travaillent dans ce domaine, ainsi que certaines questions et certains problèmes d'ordre réglementaire propres aux activités de fret aérien.

44. Après avoir passé en revue des dispositions réglementaires possibles pour libéraliser le transport aérien international de fret, le Secrétariat suggère qu'à ce stade, la libéralisation soit centrée sur les services tout-cargo, d'autant qu'ils représentent plus de 50 % du total du trafic aérien international de fret, et sur la réduction des contraintes d'ordre réglementaire imposées par la réglementation bilatérale existante. En conséquence, il propose les mesures possibles suivantes pour libéraliser les services tout-cargo :

- a) Pour ce qui est des droits de trafic, on pourrait peut-être envisager l'octroi de droits au-delà des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> libertés, parce que l'octroi de ces droits (p. ex. 5<sup>e</sup> à 7<sup>e</sup> libertés) donnerait plus de souplesse pour la planification des services de fret aérien, particulièrement en fonction du fait que les flux de trafic de fret sont souvent unidirectionnels.
- b) En ce qui concerne les routes et la souplesse d'exploitation, on pourrait songer à des dispositions plus libérales permettant notamment : 1) d'exploiter des vols dans l'une ou l'autre direction ou dans les deux, de combiner des numéros de vol différents pour un même mouvement d'aéronef et de sauter des escales en un ou plusieurs points quelconques; 2) d'assurer les services sans restriction de fréquence, de type d'aéronef et de capacité; 3) de conclure des arrangements commerciaux avec d'autres transporteurs tels que des arrangements de réservation de capacité ou de partage de codes et des arrangements intercompagnies; 4) de combiner à bord du même appareil le trafic ayant pour origine les territoires des parties intéressées et celui provenant de territoires tiers.
- c) Pour ce qui est de la condition de propriété et de contrôle, les dispositions libéralisées qui font l'objet du paragraphe 20 pourraient aussi s'appliquer aux transporteurs tout-cargo.
- d) La possibilité d'employer des aéronefs loués est très importante en fret aérien parce qu'elle donne une marge de manœuvre à ce secteur d'activité en facilitant le développement de services de fret avec un capital réduit. De façon générale, la location devrait donc être autorisée, sous réserve du respect des conditions applicables concernant la sécurité.
- e) On pourrait peut-être envisager des arrangements plus libéraux pour d'autres aspects propres aux activités tout-cargo, notamment des libertés de tarification, le transport intermodal, les services d'escale et l'entreposage ainsi que le congé douanier ou la facilitation.

45. Pour ce qui est de la mise en place de ces arrangements, il est suggéré que la solution la plus pratique consisterait à placer des dispositions propres au fret dans une annexe à l'accord bilatéral sur les services aériens existant. Une autre possibilité serait de formuler des dispositions ou des clauses individuelles parmi lesquelles les États pourraient choisir. Une troisième possibilité serait un accord multilatéral global sur le fret aérien.

46. La note IP/3 contient des éléments produits par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur la libéralisation du transport de fret aérien, et notamment un modèle de protocole bilatéral et un accord multilatéral.

### **Délibérations**

47. Le Groupe note que le fret aérien est une composante importante du transport aérien et qu'il joue un rôle essentiel dans le commerce international et l'économie mondiale de même que pour le développement national de nombreux États. Des États ont libéralisé les services de fret aérien sur une base unilatérale, bilatérale ou régionale. Étant donné le caractère distinct du fret aérien, il serait intéressant que l'OACI élabore à son sujet des orientations sur des arrangements réglementaires libéralisés qui soient séparés de ceux qui concernent les services passagers, facilitant ainsi la réforme de la réglementation et prenant en compte la croissance et les besoins particuliers des transporteurs et des usagers.

48. Au sujet du domaine d'application des arrangements libéralisés, il y a accord général sur le fait que ces arrangements devraient pour le moment se limiter aux services tout-cargo, principalement parce que : a) ce sont ces derniers qui sont le plus gênés par la réglementation bilatérale existante, laquelle est principalement conçue pour les services passagers, et b) l'inclusion de prestataires de services autres que les compagnies aériennes dans de tels arrangements pourrait étendre la supervision des gouvernements à un grand nombre de services et d'entités jusque là non réglementés, ce qui ne serait peut-être pas souhaitable compte tenu des objectifs de libéralisation visés. Il est par ailleurs fait valoir que ces arrangements ne devraient pas se traduire par des avantages indus pour les exploitants tout-cargo et qu'ils devraient en fait être mis au point d'une manière qui soit en harmonie avec les services mixtes.

49. En ce qui concerne les arrangements touchant la «pratique commerciale», le Groupe convient que toutes les compagnies ayant des activités de fret devraient avoir accès de façon non discriminatoire à tous les services communs, tels que le congé douanier et les services d'escale, lorsque ces services sont libéralisés. Il est aussi indiqué que la libéralisation des arrangements sur l'entreposage dans la zone de l'aéroport exige de la prudence.

### **Conclusions**

50. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) la libéralisation du transport aérien international de fret devrait à ce stade être axée sur d'éventuelles mesures destinées aux services tout-cargo qui pourraient être libéralisés séparément des services passagers, mais en harmonie avec les services mixtes. Lorsque des installations ou services pour le fret aérien sont libéralisés, ils devraient être mis à la disposition de tous les exploitants de services de fret. Il

---

---

faudrait s'occuper en premier lieu des arrangements sur les services aériens internationaux réguliers, car ce sont eux qui sont le plus touchés par les règles bilatérales existantes conçues principalement pour les services passagers;

- b) il faudrait envisager de mettre au point des dispositions réglementaires qui prévoient plus de latitude en matière d'exploitation et de routes, plus de droits de trafic, particulièrement les «droits au-delà», l'assouplissement de la condition de propriété nationale et l'utilisation d'aéronefs loués, ainsi que d'autres dispositions sur la «pratique commerciale». Les mesures évoquées au paragraphe 44 constituent une base utile pour la poursuite des travaux;
- c) la démarche la plus pratique pour la mise en place des dispositions libéralisées consisterait à inclure les dispositions spéciales sur le fret dans une annexe aux accords existants sur les services aériens. Une autre possibilité demeure de rédiger des dispositions ou clauses individuelles parmi lesquelles les États pourraient choisir.

51. Enfin, pour ce qui est des travaux futurs, le Groupe note que le Secrétariat a l'intention de formuler des dispositions détaillées, dans le contexte du TASA, en partant des clauses correspondantes d'accords bilatéraux existants et du projet de modèles d'accords produit par le Secrétariat de l'OCDE et en tenant compte des vues et des suggestions du Groupe.

**Point 2 c) : Concurrence loyale et mesures de sauvegarde**

**d) : Lois/politiques sur la concurrence**

52. Ces deux points étant liés, le Groupe les examine ensemble, selon trois thèmes : a) concurrence et mesures de sauvegarde, b) viabilité des transporteurs aériens et assurance du service et c) mesures préférentielles.

**Partie A. Concurrence et mesures de sauvegarde**

**Introduction**

53. Le Groupe examine les questions des lois sur la concurrence et du mécanisme de sauvegarde en se fondant sur la note WP/10, présentée par le Secrétariat. Cette note traite de la relation de soutien mutuel croissante entre la libéralisation du transport aérien et l'application des lois sur la concurrence, particulièrement dans les cas où les États sont convenus d'un système de concurrence ouvert. Dans une situation de transition vers la libéralisation du transport aérien international, dans laquelle les États intéressés sont convenus d'aller vers un régime moins dirigiste d'accès aux marchés dans leurs accords bilatéraux, on a ressenti de façon persistante le besoin de convenir mutuellement d'un ensemble de mesures sur la participation ainsi que de descriptions générales de ce qui constitue une concurrence loyale ou déloyale. La note fait état de situations dans lesquelles d'autres arrangements institutionnels sont peut-être nécessaires pour garantir la concurrence loyale dans le transport aérien international, et elle contient deux projets de dispositions destinées au TASA, l'un sur l'établissement d'un mécanisme de sauvegarde et l'autre sur l'application de la législation sur la concurrence.

---

---

## Délibérations

54. Pour ce qui est de la nécessité d'un mécanisme de sauvegarde, il est dit que, dans le processus de libéralisation progressive du transport aérien international suivant lequel les États conviennent d'aller progressivement vers un régime moins dirigiste d'accès aux marchés dans leurs accords bilatéraux en assouplissant par étapes le contrôle de la capacité des services, ce processus lui-même pourrait servir de protection pour une concurrence loyale. En d'autres termes, une démarche graduelle, progressive, ordonnée et évolutive vers la libéralisation pourrait en elle-même garantir la participation, l'adaptation et la concurrence loyale.

55. Le Groupe note que, en ce qui concerne les dispositions du projet d'article sur les mesures de sauvegarde, il risque d'être difficile de parvenir à un accord de tous les États intéressés sur une liste exhaustive et sur une description détaillée d'actions précises qui, dans toutes les situations, constitueraient un cas de concurrence loyale ou déloyale. Par exemple, certaines des pratiques énumérées dans le projet d'article peuvent, dans certains cas, n'avoir d'effet déloyal que si elles s'accompagnent de certaines autres pratiques également énumérées. Dans les cas cependant où les États intéressés n'ont pas de législation sur la concurrence ou lorsqu'une disposition sur des mesures de sauvegarde permettrait de compléter leur législation, l'emploi d'une telle disposition demeure envisageable. Il faut donc poursuivre la réflexion pour préciser le contenu du projet d'article sur les mesures de sauvegarde, de même que sa relation mutuelle avec le projet d'article sur la législation sur la concurrence de façon à éviter les risques de conflit entre les deux.

56. À mesure que la libéralisation progresse et que le nombre des États ayant une législation sur la concurrence augmente, il est possible que la législation générale sur la concurrence soit appliquée de façon plus large au secteur du transport aérien, comme à tout autre secteur, dans le but de garantir une possibilité juste et équitable de faire concurrence. Des mécanismes de sauvegarde ont un rôle à jouer entre-temps, mais, à long terme, le transport aérien ne peut rester entièrement à l'écart de l'application plus large du droit et des politiques généraux sur la concurrence.

57. L'application de la législation générale sur la concurrence s'est révélée efficace dans certains cas relatifs aux fusions, aux pratiques restrictives et à l'abus de position dominante. Dans ce contexte, les accords bilatéraux de coopération se sont avérés utiles et ont contribué à une application des règles plus effective et à l'établissement d'un marché plus équitable et plus concurrentiel. Il faut cependant poursuivre les travaux sur le projet d'article relatif à la législation sur la concurrence pour faire en sorte que la coopération entre les autorités chargées de la concurrence qui y est prévue n'aille pas au-delà des accords de coopération existants entre ces autorités. Il est aussi reconnu que, à elle seule, la coopération en matière d'application ne résoudrait pas certains différends importants quant à la procédure ou quant au fond et que ces différends devraient être pris en compte dans les forums appropriés pour maintenir l'intégrité de la concurrence à l'échelle mondiale.

58. Le Groupe note que le système multilatéral intercompagnies de l'IATA demeure important pour le transport aérien mondial et que le maintien son immunité est adéquat pour ses mécanismes clés. Constatant le nombre croissant d'organismes chargés de la concurrence un peu partout dans le monde ainsi que la nécessité de répondre aux préoccupations de multiples juridictions, l'IATA a engagé un programme sur dix ans pour réduire au minimum le nombre d'activités pour lesquelles est demandée l'immunité par rapport aux lois sur la concurrence.

## Conclusions

59. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) les États pourraient, dans certains cas, préférer la libéralisation par des mesures telles que le retrait graduel des limites de capacité des services ou la libéralisation progressive des routes et des droits de trafic comme moyen de garantir une concurrence loyale, plutôt que d'appliquer des mesures de sauvegarde *ex post facto*;
- b) il demeure difficile de définir d'éventuelles pratiques concurrentielles déloyales, d'autant que certaines des pratiques énumérées dans le projet d'article sur les sauvegardes peuvent dans certains cas n'avoir d'effet déloyal que si elles s'accompagnent de certaines autres pratiques également énumérées;
- c) le recours aux mesures de sauvegarde demeure envisageable dans le cas où les États intéressés n'ont pas de législation sur la concurrence ou peuvent développer cette législation;
- d) le nombre de pays qui adoptent une législation sur la concurrence étant en augmentation, la possibilité d'application au transport aérien de la législation générale sur la concurrence est maintenant beaucoup plus grande. Les données d'expérience indiquent que l'application de la législation générale sur la concurrence aux fusions, aux pratiques restrictives et à l'abus de position dominante impliquant le transport aérien a été assez efficace;
- e) il faut donc poursuivre les travaux pour éclaircir le contenu du projet d'article sur les sauvegardes et sa relation avec le projet d'article relatif à la législation sur la concurrence;
- f) il faut poursuivre les travaux pour aligner les dispositions du projet d'article relatif à la législation sur la concurrence sur les arrangements et pratiques de coopération qui existent déjà dans les accords entre autorités chargées de la concurrence;
- g) le système multilatéral intercompagnies de l'IATA demeure important pour le transport aérien mondial. Le maintien de son immunité est adéquat pour ses mécanismes clés et on est en train d'apporter des modifications pour répondre aux préoccupations des autorités chargées de la concurrence.

## Partie B. Viabilité des transporteurs aériens et assurance du service

### Introduction

60. Le Groupe examine ce sujet en se fondant sur la note WP/11. Cette note traite des questions de la viabilité des transporteurs aériens et de l'assurance du service, et particulièrement du rôle de l'appui de l'État tant dans une situation de transition vers la libéralisation intégrale du transport aérien international que comme moyen de garantir la viabilité de ses propres transporteurs pour avoir le niveau nécessaire d'assurance du maintien des services. Il est noté que la légitimité de l'aide ou des subventions d'un État dépend de leur faculté de nuire au commerce et à la concurrence ou de les fausser; par ailleurs,

---

lorsque les forces du marché n'apportent pas de solution appropriée à des préoccupations légitimes, il faut que les États veillent à ce que leurs actions en faveur de leur propre secteur du transport aérien soient transparentes et n'aient pas d'incidences négatives importantes sur les transporteurs concurrents.

### **Délibérations**

61. Au cours du débat, il est noté que l'aide de l'État peut jouer un rôle utile dans la restructuration des compagnies détenues par le secteur public et que, dans ce contexte, l'expérience de la Commission européenne concernant la réglementation de l'aide de l'État pourrait constituer une étude de cas intéressante.

### **Conclusions**

62. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) dans un environnement concurrentiel libéralisé, l'octroi par les gouvernements à leurs propres transporteurs d'avantages financiers ou autres qui ne sont pas accessibles à leurs concurrents sur les mêmes marchés internationaux présente le risque de fausser le commerce des services aériens internationaux;
- b) à l'heure où le transport aérien international évolue vers une plus large libéralisation, certains États pourraient souhaiter continuer à fournir de l'assistance et du soutien à leur secteur du transport aérien pour en assurer la viabilité et répondre à leur souci légitime d'assurer la fourniture des services;
- c) si les forces du marché n'offrent pas de solution appropriée à ces préoccupations légitimes, les États qui souhaitent apporter un soutien à leur secteur du transport aérien doivent garder à l'esprit la nécessité de la transparence et les éventuels effets négatifs sur les autres transporteurs aériens concurrents;
- d) les États doivent tenir compte des politiques actuelles de l'OACI lorsqu'ils élaborent des mesures visant à corriger ce qu'ils perçoivent comme un effet de distorsion introduit sur leurs marchés internationaux par l'aide gouvernementale dont bénéficient les compagnies aériennes étrangères de la part de leurs gouvernements respectifs;
- e) les États doivent également éviter d'adopter des mesures unilatérales pouvant entraîner de la part d'autres gouvernements des représailles qui pourraient avoir une incidence négative sur la libéralisation en cours dans le transport aérien international;
- f) d'autres travaux seront peut-être nécessaires pour rassembler des renseignements sur les mécanismes existants concernant l'assurance du maintien des services, y compris les mécanismes d'aide de l'État.

## **Partie C. Mesures préférentielles**

### **Introduction**

63. La note WP/12 du Secrétariat sert de base à l'examen de ce sujet. Elle indique que, pour assurer la participation effective et continue des pays en développement au transport aérien international dans une situation de transition vers la libéralisation, il faut des mesures préférentielles, ces mesures faisant d'ailleurs partie intégrante des moyens de la libéralisation. Étant donné le manque général de documents concrets sur l'application de mesures préférentielles non réciproques en faveur des pays en développement, et en particulier de mesures pratiques aidant leurs transporteurs aériens à être plus compétitifs, la note demande aux membres du Groupe de fournir des renseignements sur des cas d'utilisation effective de telles mesures.

### **Délibérations**

64. Au cours du débat, il est indiqué qu'il faut non seulement un plus grand nombre d'exemples de mesures préférentielles possibles, mais aussi des renseignements très précis sur des cas réels d'emploi de telles mesures dans les accords bilatéraux ou régionaux/multilatéraux entre les États. Il est souligné que, étant donné l'attention insuffisante accordée à cet aspect par le passé, il faut mettre davantage l'accent sur l'emploi de mesures préférentielles pour faciliter la libéralisation. Dans cet ordre d'idées, il est fait valoir qu'en insérant un article sur le sujet dans le TASA et en actualisant une liste de mesures préférentielles possibles [comprenant par exemple des mesures pour a) gérer ce que l'on appelle les sixième, septième et huitième libertés de l'air et b) faire en sorte que les tarifs appliqués par les transporteurs aériens concurrents soient raisonnables], on faciliterait une plus grande participation des pays en développement au processus de libéralisation.

65. Selon un autre avis, des mesures préférentielles pourraient effectivement se révéler utiles dans bien des cas, mais il serait difficile de formuler un article d'application générale sur les mesures préférentielles à inclure dans le TASA. On pourrait plutôt prévoir une annexe contenant des mesures précises appropriées, un peu comme l'«Annexe sur la transition» que contiennent certains accords bilatéraux.

66. Au sujet de la proposition de réglementation de la Commission européenne relative à la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales dans l'offre de services de compagnies aériennes de pays non membres de la Communauté européenne, l'observateur de cette dernière précise que la réglementation proposée vise à remédier aux risques de très fortes subventions qui faussent gravement la concurrence. Cet instrument n'est pas destiné à être utilisé fréquemment, mais seulement dans des circonstances exceptionnelles. En tout état de cause, l'instrument proposé ne sera pas utilisé à l'encontre d'accords conclus par les États membres de la Communauté ni de mesures préférentielles qu'il serait convenu de mettre en place dans des accords bilatéraux sur les services aériens.

### **Conclusions**

67. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) pour pouvoir assurer la participation effective et continue des pays en développement, il est essentiel que, dans la mise en œuvre d'une libéralisation



---

---

progressive du transport aérien international, les États accordent une attention spéciale dans leurs relations de transport aérien aux intérêts et aux besoins des pays en développement et, lorsque les circonstances le justifient, qu'ils accordent à ces pays des mesures préférentielles appropriées;

- b) même si les mesures préférentielles sont, par nature, destinées en principe à être appliquées de façon provisoire durant la transition vers un environnement libéralisé du transport aérien international, leur mise en œuvre est essentielle pour contribuer à donner aux divers partenaires le niveau de confiance requis aux fins du processus de libéralisation. Dans ces conditions, les mesures préférentielles constituent une partie intégrante du «comment» libéraliser;
- c) la suite des travaux de l'OACI concernant les mesures préférentielles devrait prendre en compte l'expérience des États, qu'ils soient développés ou en développement, dans l'application pratique de ces mesures, ainsi que l'efficacité de ces dernières pour réduire le désavantage concurrentiel auquel font face les transporteurs aériens des pays en développement et pour instaurer un cadre de fonctionnement plus équilibré;
- d) en raison de la difficulté qu'il y a à formuler un article d'application générale sur les mesures préférentielles destiné au TASA, on pourrait recourir à une annexe contenant des mesures concrètes appropriées, à la manière de l'«Annexe sur la transition» que contiennent certains accords bilatéraux.

68. Il est convenu que les membres du Groupe fourniront au Secrétaire le plus tôt possible, mais au plus tard en juillet 2002, des renseignements sur l'application de mesures préférentielles par leurs pays ou par d'autres pays de leurs régions, ainsi que des suggestions de nouvelles mesures préférentielles éventuelles, s'il y a lieu.

## **Point 2 e) : Intérêts des consommateurs**

### **Introduction**

69. Le Groupe examine la question des intérêts des consommateurs, et plus particulièrement des passagers, en se fondant sur la note WP/13. Le Secrétariat y fait le point sur les faits récents et sur les incidences des mesures de protection des consommateurs adoptées aux États-Unis, en Europe et dans d'autres régions. Au sujet des éventuels travaux futurs sur la question des intérêts des passagers, il est demandé au Groupe d'examiner a) la façon dont les organismes de réglementation devraient définir le domaine et le niveau de la qualité des services fournis par les compagnies aériennes, b) les éléments qui devraient relever des engagements volontaires des compagnies et des aéroports et les domaines qui devraient être complétés par des mesures réglementaires ou rester à la discrétion des compagnies dans le cadre de leurs activités commerciales et c) s'il est nécessaire que l'OACI intervienne sur le plan multilatéral, notamment en élaborant un «code de conduite mondial» que les États pourraient utiliser de façon facultative pour leurs transporteurs aériens et leurs prestataires de services.

### **Délibérations**

70. Au cours de son débat, le Groupe constate la nécessité d'une distinction claire entre engagements volontaires et mesures de réglementation, en se rappelant qu'il y a un niveau minimal de

service au-dessous duquel aucun transporteur ne devrait tomber. Les États ont tendance à s'en remettre généralement et initialement aux engagements volontaires pris par les compagnies et par les aéroports, dont le Groupe considère qu'ils constituent une approche plus efficace et plus souhaitable que les mesures coercitives pour prendre en main les intérêts des passagers. Cependant, quand les engagements volontaires ne suffisent pas, on peut recourir aux mesures de réglementation, spécialement dans les domaines du refus d'embarquement, des passagers handicapés et des conditions de transport.

71. Pour ce qui est des éventuels travaux futurs, le Groupe estime qu'il serait inutile que l'OACI élabore un code de conduite mondial en raison du volume de travail que cela suppose et de la divergence des intérêts. Il est fait observer en outre qu'il ne s'est pas produit de conflits entre différentes exigences réglementaires ou contractuelles de divers États ou régions, parce que les mesures réglementaires existantes sont appliquées en fonction du pays d'origine. Le Groupe considère que, actuellement, il n'y a pas de nécessité d'harmoniser les régimes existants; il pourrait par contre être utile que l'OACI, en consultation avec l'IATA, examine l'application et l'exigence minimale du contrat et des conditions de transport, ce qui toucherait les systèmes et normes communs ou compatibles du secteur du transport aérien tels que le système multilatéral intercompagnies.

## **Conclusions**

72. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) il n'y aurait aucun intérêt à ce que l'OACI se lance dans l'élaboration d'un «code de conduite mondial» pour protéger les intérêts des consommateurs en essayant d'harmoniser les régimes existants;
- b) l'OACI devrait continuer à suivre l'évolution de la situation concernant les engagements volontaires envers les intérêts des consommateurs ainsi que la réglementation gouvernementale à ce sujet et, en consultation avec l'IATA, examiner le contenu et l'application des conditions de transport des transporteurs aériens à l'échelle internationale et fournir aux États des renseignements à ce sujet.

## **Point 2 f) : Distribution des produits**

### **Introduction**

73. En raison du lien manifeste qui existe entre les sujets de l'Internet et des systèmes informatisés de réservation (SIR), le Groupe les examine simultanément, à partir des notes WP/14 et WP/15 présentées par le Secrétariat. Ces notes exposent certains des changements rapides et fondamentaux qui sont intervenus dans la distribution des produits des compagnies aériennes ainsi que leurs incidences sur les SIR. Elles donnent aussi un aperçu des changements qu'a connus le secteur des SIR lui-même ainsi que de l'utilisation croissante de l'Internet pour commercialiser le transport aérien au moyen de divers sites Web. Elles traitent en outre de l'évolution de la réglementation sur les SIR aux niveaux national et régional. Elles citent plusieurs cas où le Code de l'OACI sur les SIR n'a pas de dispositions applicables par suite de l'évolution du secteur des SIR ou de celle de la réglementation, et il y est donc demandé au Groupe de donner son opinion sur la nécessité et sur l'opportunité d'un réexamen du Code de l'OACI ainsi que sur les questions que l'on pourrait prendre en compte dans un tel réexamen.

---

---

## Délibérations

74. Le Groupe note que la commercialisation des produits des compagnies aériennes connaît des changements fondamentaux et très rapides. La forme de nouveaux modèles de distribution des produits des compagnies demeure donc peu claire. À cet égard, une question importante est celle de la mesure dans laquelle il sera répondu aux besoins des consommateurs dans différents scénarios. Si les SIR traditionnels constituent une source complète de renseignements neutres sur les services aériens, tel n'est pas le cas des sites Web de l'Internet.

75. Il est signalé qu'un bon moyen de répondre à la nécessité de mettre à la disposition du public les tarifs et les horaires déposés par les compagnies aériennes est de les placer sur l'Internet.

76. Il est aussi indiqué que la démarche suivie par la Commission européenne pour son code sur les SIR reconnaît que la situation est modelée par la concurrence et par un effort de réduction des coûts des compagnies aériennes. Elle s'efforce donc d'équilibrer les intérêts concurrents sans inhiber les changements novateurs dans la commercialisation des services de transport aérien sur l'Internet.

77. Il est signalé que, lorsqu'on traite de ce sujet, il est important de se souvenir que les SIR sont un des services compris dans l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien.

## Conclusions

78. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) si, pour des raisons de transparence, un État décide que les horaires et les tarifs que les compagnies aériennes déposent auprès de lui doivent être affichés sur l'Internet, cela peut exiger de remanier les accords bilatéraux pertinents relativement aux données des transporteurs étrangers;
- b) il y a eu une évolution radicale par laquelle on est passé des services de SIR fournis aux agences de voyage par un petit nombre de grandes sociétés à une pléthore de sites Web de compagnies aériennes, de groupes de compagnies ou d'autres sociétés donnant aux consommateurs un accès direct aux SIR;
- c) la commercialisation du transport aérien international évolue si rapidement qu'il est probable que, à ce stade, un réexamen du Code de l'OACI sur les SIR ne donnerait pas de résultats utiles. Le champ d'application du Code permet déjà de couvrir l'Internet et les États peuvent partir de là comme ils le désirent en fonction de leur situation propre;
- d) l'OACI devrait continuer de surveiller l'évolution de la situation dans ce domaine et diffuser l'information pertinente tout en gardant à l'esprit que les SIR sont un des services visés par l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien.

---

---

**Point 2 g) : Règlement des différends****Introduction**

79. Le Groupe examine la question du règlement des différends en se fondant sur la note WP/16, présentée par le Secrétariat. Cette note indique que la libéralisation, la mondialisation et la privatisation du transport aérien se sont traduites par une augmentation de la concurrence et par de nouvelles forces du marché qui pourraient aboutir à toute une gamme de différends. En outre, le nombre croissant des accords bilatéraux, en particulier les accords de «ciel ouvert», et des accords multilatéraux nécessite aussi de nouvelles mesures pour traiter des différends qui en découlent. L'idée centrale de la note est de parvenir à un mécanisme qui puisse être adapté à un environnement libéralisé, qui soit équitable, transparent et efficace, et qui puisse être utilisé pour de multiples différends aux niveaux bilatéral et multilatéral.

80. Le Secrétariat propose en conséquence un nouvel arrangement sur le règlement des différends qui fait fond sur les travaux de l'OACI ainsi que sur les mécanismes qui se font jour dans ce domaine. Cet arrangement prévoit un niveau intermédiaire de médiation, entre les deux étapes de la consultation et de l'arbitrage, auquel on pourrait faire appel à un médiateur ou à un groupe d'experts pour le règlement des différends. Il pourrait être inséré dans l'article sur le «Règlement des différends» des arrangements bilatéraux ou multilatéraux sur les services aériens, avec quelques modifications concernant les cas où plusieurs parties interviennent. Le texte de l'arrangement proposé est le suivant :

**«Article X : Règlement des différends**

x. *Tout différend qui ne peut être réglé par des consultations pourra, à la demande de l'une ou l'autre [toute] Partie, être soumis à un médiateur ou à un groupe d'experts pour le règlement des différends. Il sera possible de recourir à un tel médiateur ou groupe d'experts pour une médiation, pour déterminer la nature du différend ou pour recommander une réparation ou une solution du différend. Les Parties s'entendront à l'avance sur le mandat du médiateur ou du groupe d'experts, les critères ou principes directeurs, les modalités d'accès au médiateur ou au groupe d'experts, y compris la possibilité de mesures provisoires ainsi que la participation d'une tierce partie touchée par le différend, en ayant à l'esprit l'objectif et la nécessité d'un processus simple, adapté et rapide.*

x. *Un médiateur ou les membres d'un groupe d'experts peuvent être nommés à partir d'une liste d'experts en aviation dûment qualifiés tenue par l'OACI. La sélection de l'expert ou des experts sera achevée dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande de soumission du différend à un médiateur ou à un groupe d'experts. Si les Parties n'arrivent pas à s'entendre sur la sélection de l'expert ou des experts, la sélection pourra être confiée au Président du Conseil de l'OACI. Tout expert auquel il est fait appel pour ce mécanisme devrait être compétent dans le domaine général du différend.*

x. *La médiation devrait être achevée dans les soixante (60) jours suivant l'engagement du médiateur ou du groupe d'experts; la détermination, y compris les recommandations le cas échéant, devrait être rendue dans les soixante (60) jours de l'engagement de l'expert ou des experts. Les Parties peuvent convenir à l'avance que le médiateur ou le groupe d'experts pourra accorder des mesures provisoires au plaignant, si elles sont demandées, auquel cas une détermination sera initialement établie.*

x. *Les Parties feront leur possible pour mettre en œuvre la décision ou la détermination établie par le médiateur ou le groupe d'experts, à moins qu'elles ne conviennent à l'avance que cette*

---

---

*décision ou détermination aura force exécutoire pour elles. Si les Parties conviennent à l'avance de demander seulement une détermination des faits, elles se fonderont sur ces faits pour régler le différend.*

*x. Les frais de ce mécanisme seront estimés initialement et répartis également, mais avec la possibilité de révision de la répartition dans le cadre de la décision finale.*

*x. Ce mécanisme s'entend sans préjudice de la poursuite de l'utilisation du processus de consultation ou du recours ultérieur à l'arbitrage en vertu de l'article \_\_, ou de la résiliation en vertu de l'article \_\_.»*

## **Délibérations**

81. Lors du débat, il est indiqué de façon générale que l'arrangement proposé est un mécanisme acceptable de règlement des différends. Il donne aux États une possibilité de recourir à une procédure intermédiaire entre la consultation et l'arbitrage et susceptible de donner des résultats plus rapidement. Certaines préoccupations sont exprimées au sujet de la réelle nécessité d'élargir l'arrangement recommandé par ATRP/9 de façon à inclure des différends allant au-delà des pratiques déloyales et à viser aussi les différends relatifs à l'attribution des créneaux aux aéroports. Il est cependant souligné qu'il risque d'être difficile de restreindre le mécanisme aux pratiques déloyales car il ne semble ni possible ni utile de définir les pratiques déloyales ou de les inclure dans les arrangements sur les services aériens. Même si les accords sur les services aériens ne traitent généralement pas des questions d'attribution des créneaux, il est jugé qu'un mécanisme établi pour régler les différends en matière de transport aérien devrait avoir une perspective et une application larges de façon à englober toutes les relations possibles découlant d'un différend bilatéral ou multilatéral. Il est aussi indiqué que, même si le mécanisme recommandé par ATRP/9 n'a pas été utilisé, il pourrait être utile aux États dans le cas où survient un désaccord.

82. Des préoccupations sont aussi exprimées au sujet de la prise en compte de tierces parties dans le mécanisme. La formulation de l'article proposé, qui fait mention «d'une tierce partie touchée par le différend» soulève certaines questions, et il est dit qu'il faudrait retravailler ce point pour améliorer le texte. De plus, le Groupe estime qu'en indiquant que les parties «feront leur possible» (*their best efforts*) pour mettre en œuvre la décision du médiateur, on va un cran plus loin que la médiation volontaire et on confère une obligation forte aux parties. Il est fait observer que le membre de phrase «rendre les décisions plus contraignantes» va à l'encontre du principe de la médiation, puisque l'objectif d'un processus abrégé est d'éviter de se retrouver dans la situation où les parties se considèrent liées par une décision.

83. Enfin, le Groupe indique que, dans le respect du droit des parties intéressées, la procédure de règlement des différends proposée devrait prendre en considération la nécessité de l'accès à d'autres mécanismes de règlement, y compris ceux qui sont prévus par la législation générale sur la concurrence.

## **Conclusions**

84. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) l'arrangement réglementaire proposé à insérer dans l'article sur le «Règlement des différends» du TASA à l'usage discrétionnaire des États qui souhaitent libéraliser les services aériens est considéré comme un mécanisme utile pour la médiation ou le

règlement des différends, mais nécessite une mise au point supplémentaire pour prendre en compte les éléments suivants :

- 1) l'arrangement devrait rester d'application large pour couvrir tous les types de différends survenant au titre d'un accord sur les services aériens et ne porterait pas atteinte au droit des parties d'avoir accès à d'autres mécanismes de règlement des différends, y compris ceux qui sont prévus par la législation générale sur la concurrence;
  - 2) il faudrait éviter d'employer l'expression «feront leur possible» parce qu'elle nuit à l'aspect médiation du mécanisme;
  - 3) on ne voit pas bien comment la participation de tierces parties serait traitée dans ce mécanisme;
- b) l'arrangement proposé officialiserait les travaux antérieurs de l'OACI sur le règlement des différends, pour donner aux États un mécanisme de médiation qu'ils pourraient utiliser à leur discrétion. Cet arrangement aiderait à régler les différends dans le cadre du transport aérien et découragerait une partie au différend de prendre des mesures unilatérales susceptibles de devenir un obstacle à la libéralisation;
  - c) l'utilisation de l'arrangement proposé n'exclut pas la mise en œuvre du processus d'arbitrage formel prévu par un accord, surtout si le mécanisme n'a pas permis de résoudre le différend à la satisfaction des parties. Il faut cependant s'attendre à ce que le recours à un arbitrage formel ne soit plus nécessaire si les parties ont choisi de se servir de cet arrangement comme solution de rechange efficace pour résoudre des questions sensibles au facteur temps;
  - d) l'arrangement améliorerait le mécanisme existant en réglant les différends de façon rapide, plus économique et plus efficace. Ce mécanisme pourrait bénéficier à tous les États et, en particulier, aux États en développement qui font face aux plus grandes contraintes économiques;
  - e) l'arrangement donnerait l'occasion aux parties à un différend de se mettre d'accord à l'avance sur les modalités de détermination des faits et sur la mise en œuvre de la décision à prendre par le médiateur ou par le groupe d'experts pour le règlement du différend;
  - f) dans le contexte d'un TASA multilatéral, l'arrangement permettrait la participation effective des parties intéressées au différend, à condition que les renseignements soient fournis de manière efficace et dans les délais voulus;
  - g) on pourrait aussi améliorer la transparence par d'autres moyens, par exemple en publiant sur le site Web de l'OACI : a) la liste, mise à jour périodiquement, d'experts en transport aérien susceptibles de servir de médiateurs ou de membres d'un groupe d'experts pour le règlement d'un différend et b) les décisions relatives au règlement de différends dans le cadre du mécanisme proposé, sous réserve des impératifs de confidentialité de la partie concernée.

---

---

**Point 2 h) : Transparence****Introduction**

85. Le Groupe examine ce sujet en se fondant sur la note WP/17, dans laquelle le Secrétariat traite de la question de la transparence du régime de réglementation du transport aérien international dans le cadre de la Convention de Chicago et analyse plusieurs façons d'améliorer l'application de ce principe. Au fil des ans, plusieurs résolutions de l'Assemblée ont porté sur l'obligation des États d'enregistrer auprès de l'OACI tous les accords de transport aérien, conformément aux articles 81 et 83 de la Convention, y compris les exemptions et les engagements spécifiques prévus par l'AGCS.

86. La note passe en revue certains des problèmes relatifs à la transparence et leurs implications. Plus de 4 000 accords bilatéraux sur les services aériens auraient été conclus, mais la moitié seulement ont été enregistrés auprès de l'OACI. La transparence s'est quelque peu améliorée pour ce qui est de l'information mise à la disposition du public, par exemple au moyen des sites Web, mais la démarche n'est cependant pas suivie partout dans le monde. Le Secrétariat propose un projet de clause type à insérer dans les accords sur les services aériens et dans le TASA, que les États seraient libres d'utiliser, projet qui a pour buts : a) d'accélérer l'enregistrement auprès de l'OACI et b) de préciser la responsabilité de la partie qui enregistre l'accord.

**Délibérations**

87. Au cours du débat sur cette note, le Secrétariat apporte des précisions sur l'obligation qu'ont les États d'enregistrer auprès de l'OACI, en vertu des articles 81 et 83 de la Convention, tous les arrangements pertinents, y compris ceux qui ont un caractère confidentiel, sous réserve qu'ils ne soient pas liés à la sécurité nationale des États qui en sont parties. Les règles d'enregistrement des accords prévoient aussi qu'une fois initialé ou signé, un accord peut être déposé auprès de l'OACI avec l'indication qu'il n'est pas entré en vigueur. On peut par la suite actualiser cette information en indiquant la date effective d'entrée en vigueur ainsi que toute modification qui a pu intervenir entre-temps.

88. Le Groupe constate que les accords ne sont pas déposés promptement comme ils le devraient et qu'il faut que l'obligation d'enregistrer les accords soit mieux respectée. Il considère en particulier que, compte tenu des préparatifs en cours d'AT Conf/5, il est urgent d'accroître la transparence au sujet des expériences de la libéralisation et de l'évolution du secteur du transport aérien dans l'ensemble du monde. Pour appuyer le travail de l'OACI et éviter une charge administrative supplémentaire au Secrétariat, il est dit que les États pourraient employer une méthode de compte rendu plus simple (p. ex. les moyens électroniques) pour fournir l'information à l'OACI. Cette information pourrait porter sur les négociations et sur les accords de services aériens récents ainsi que sur la situation de la libéralisation, et comporter éventuellement des sources d'information. La communication de ces renseignements ne devrait en aucun cas dispenser les États de l'obligation que leur confère la Convention d'enregistrer leurs accords sur les services aériens auprès de l'OACI.

89. Le Groupe note aussi que, avec la libéralisation, la notion d'intérêt national a évolué et englobe un nombre croissant de parties prenantes. Il s'est donc développé une relation mutuellement enrichie entre la transparence et la libéralisation, ce qui a permis aux parties prenantes d'avoir un meilleur accès aux informations utiles. À cet égard, les sites Web ont servi d'instrument utile pour diffuser l'information.

90. Le Groupe examine la clause type proposée par le Secrétariat et indique qu'il l'appuie, avec un renvoi aux articles 81 et 83 de la Convention. Cette clause, d'utilisation facultative par les États, peut servir à rappeler le processus d'enregistrement et à indiquer aux États quelle partie est chargée d'enregistrer l'accord auprès de l'OACI, particulièrement dans le cas des accords régionaux, plurilatéraux et multilatéraux.

### **Conclusions**

91. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) les États ont un besoin urgent d'avoir autant d'informations que possible sur les expériences de la libéralisation et sur les faits connexes intervenant dans le secteur du transport aérien, particulièrement dans l'optique de la préparation en cours d'AT Conf/5. Pour appuyer et faciliter les travaux de l'OACI à cet égard, il serait utile d'avoir une méthode plus simple de communication de renseignements concernant les accords sur les services aériens, étant entendu que cela ne remplacerait pas l'obligation d'enregistrer leurs accords à l'OACI qui incombe aux États en vertu de la Convention;
- b) les membres du Groupe devraient fournir au Secrétariat par voie électronique toute l'information publique, notamment les sites Web utiles, relative à l'état d'avancement de la libéralisation dans leur État ainsi qu'aux arrangements récents sur les services aériens;
- c) la transparence des arrangements contribue au processus de libéralisation en augmentant sensiblement le nombre des parties prenantes; en fait, la transparence et la libéralisation se renforcent mutuellement;
- d) il faudrait inclure la clause type ci-après dans le TASA pour confirmer l'obligation d'enregistrer rapidement les accords sur les services aériens à l'OACI et d'éviter toute confusion quant à la partie qui doit s'en charger :

#### **«Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale**

[nom de la Partie qui enregistrera l'Accord] enregistrera le présent Accord, et tout amendement qui y sera apporté, auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément aux articles 81 et 83 de la Convention.»



---

---

**POINT 3 : EXAMEN DU CADRE ET DES ÉLÉMENTS POSSIBLES D'UN MODÈLE D'ACCORD DE SERVICES AÉRIENS****Introduction**

92. Le Groupe examine le cadre et les éléments possibles d'un modèle d'accord sur les services aériens en se fondant sur l'ATRP-Memo 02/2, qui contient un projet de TASA établi par le Secrétariat, et sur les notes WP/18, présentée par le Secrétariat, WP/28, présentée par le Président du Groupe, et IP/4 présentée par le membre du Groupe désigné par les États-Unis.

93. La note WP/18 explique que le projet de TASA est une compilation de dispositions qui reprennent de manière synthétique les principales démarches suivies par les États dans leurs accords sur les services aériens, de la démarche traditionnelle à la plus libérale, dispositions auxquelles s'ajoutent des notes explicatives sur leur application. Dans son état actuel, le TASA est destiné à offrir toutes les options possibles aux États qui souhaitent libéraliser, au niveau bilatéral ou régional, pour qu'ils puissent s'en servir de façon facultative (en tout ou en partie, mot à mot ou après adaptation). Le projet de TASA contient des clauses types déjà adoptées par l'OACI ainsi que des clauses supplémentaires élaborées par le Secrétariat sur des sujets tels que la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, le règlement des différends et la location, qui ont été examinés dans le cadre du point 2 de l'ordre du jour. La note WP/18 présente aussi deux autres clauses relatives à la facilitation (fraude en matière de document de voyage et personnes non admissibles) et à la consultation. L'objectif est de présenter à la Conférence un texte révisé à la suite de l'examen du TASA par le Groupe. Il ne sera pas demandé à la Conférence d'entériner le texte, mais plutôt de procéder à un examen du concept de TASA en termes généraux. En se fondant sur cet examen, le Conseil décidera d'éventuels autres changements et de l'application du TASA.

94. Après un premier tour d'horizon du Groupe sur ce point, le Président présente dans la note WP/28 une proposition sur la poursuite de l'élaboration du TASA par le Secrétariat avec le concours des membres du Groupe.

95. La note IP/4 présente le modèle d'accord bilatéral de type «ciel ouvert» des États-Unis, ainsi que le texte de l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international entre le Brunéi Darussalam, le Chili, les États-Unis, la Nouvelle-Zélande et Singapour (accord de l'APEC dit de Kona).

**Délibérations**

96. Le Groupe examine le principe du TASA quant à l'objectif et à la démarche et quant à la structure et au contenu. Il considère que l'idée d'un TASA constituant un cadre pour la libéralisation et une aide aux États dans le processus de libéralisation est une bonne idée, car les États semblent à l'aise avec les éléments d'orientation de l'OACI, dans lesquels ils ont confiance. Il est estimé que le rôle et l'autorité de l'OACI sont en jeu dans ce projet et que, bien conçu et bien formulé, le TASA pourrait être un des résultats les plus importants et les plus utiles d'AT Conf/5 ainsi qu'un document essentiel de l'OACI. La mise au point du texte et sa présentation à AT Conf/5 sont cependant jugées comme étant une simple étape d'un long processus.

97. Le Groupe considère que le TASA devrait être un document de référence pratique, de large portée et évolutif que l'on modifiera avec le temps, à mesure que de nouvelles dispositions et de nouvelles approches se feront jour dans les relations en matière de transport aérien. En ce qui concerne la présentation du TASA, le Groupe juge que le point de départ devrait être les dispositions les plus libérales possibles, suivies au besoin d'approches moins libérales. De plus, il estime que, compte tenu de la différence des contextes, des dynamiques et des modalités des accords plurilatéraux ou régionaux sur les services aériens, par opposition aux accords bilatéraux, il faudrait élaborer un TASA distinct pour le contexte multilatéral. Les efforts devraient cependant d'abord être axés sur la mise au point de la version bilatérale du TASA, même s'il faudrait aussi produire et présenter à AT Conf/5 une version plurilatérale/régionale. Il est souligné que les deux TASA devraient mettre en évidence l'importance de la sécurité et de la sûreté dans un environnement libéralisé.

98. Le Groupe passe en revue le projet de TASA joint à l'ATRP-Memo 02/2, ainsi que les dispositions supplémentaires sur la facilitation et la consultation présentées dans la note WP/18, et il fait un certain nombre d'observations et de suggestions quant au plan et au contenu, dont le Secrétariat tiendra compte lorsqu'il établira le second projet. Ce projet révisé sera envoyé aux membres du Groupe pour qu'ils fassent part de leurs observations avant l'établissement de la version définitive destinée à la Conférence. Dans le cours des débats, l'attention est appelée sur l'importance de placer des renvois appropriés dans les notes explicatives et d'indiquer les conséquences de l'emploi de telle ou telle disposition pour d'autres parties de l'accord. Il est demandé aux membres du Groupe de concrétiser les suggestions qu'ils ont faites pendant l'examen du projet de TASA en fournissant au Secrétariat des textes précis ainsi que d'éventuelles observations sur les conséquences possibles de l'emploi de certaines options, ainsi que des éléments sur leurs expériences de la libéralisation dans les relations sur les services aériens. Ces éléments pourraient aussi être présentés à AT Conf/5 dans le cadre d'un dossier initial sur le TASA, dans le but de produire un cadre pratique et complet pour la libéralisation.

99. En ce qui concerne la voie à suivre dans la poursuite de l'élaboration du TASA pour la Conférence, le Groupe accepte les propositions présentées par son Président dans la note WP/28.

## **Conclusions**

100. Sur la base de la documentation et de ses délibérations, le Groupe parvient aux conclusions suivantes :

- a) le projet de modèle d'accord sur les services aériens (TASA) devrait avoir pour double objet :
  - 1) de fournir un cadre de référence pratique et de vaste portée pour la libéralisation, dont les États pourraient se servir, s'ils le jugent bon, dans leurs relations en matière de services aériens, et d'énoncer les dispositions les plus libérales ainsi que des approches traditionnelles. Ce serait un document «évolutif», appelé à être modifié au fil du temps, avec l'apparition de nouvelles dispositions et de nouvelles approches dans les relations de services aériens;
  - 2) d'offrir des orientations utiles dans le processus de libéralisation. Les notes explicatives détaillées accompagnant les dispositions du TASA indiqueraient aussi les conséquences de l'adoption de telle ou telle approche et fourniraient les

---

---

références et renvois appropriés. Le TASA présenté à AT Conf/5 serait complété par des documents sur l'expérience acquise par les États dans le processus de libéralisation en général ainsi que dans le cadre de démarches particulières;

- b) le projet de TASA devra être révisé en fonction des suggestions faites à la réunion et des projets de texte que remettront plus tard les membres du Groupe;
- c) pour contribuer à l'évolution du TASA et à son rôle informatif, les membres du Groupe devraient fournir au Secrétariat des renseignements sur leur expérience du processus de libéralisation et l'emploi des diverses approches, y compris les conséquences de l'application de ces approches;
- d) le Secrétariat établira un second projet de TASA, axé dans un premier temps sur un contexte bilatéral, qui sera communiqué aux membres du Groupe et aux observateurs pour qu'ils présentent leurs observations avant que l'on établisse le document destiné à AT Conf/5. Autant que possible, on établira aussi pour AT Conf/5 un TASA distinct pour le contexte plurilatéral/régional/multilatéral;
- e) les deux projets de TASA constitueront une étape initiale d'un processus qui se poursuivra et ils seront peaufinés et complétés ultérieurement par des renseignements supplémentaires.

-----

---



---

**LISTE DES PARTICIPANTS**

<b>MEMBRES DU GROUPE, SUPPLÉANTS ET CONSEILLERS</b>		<b>DÉSIGNÉS PAR</b>
M. Koester H. Eger	Membre Conseiller	Allemagne
E. Nadrah	Membre	Arabie saoudite
C. Stamford	Membre	Australie
S. Drummond da Fonseca	Membre	Brésil
B. Carr	Membre	Canada
G. Novoa P. Franjola	Membre Conseiller	Chili
Q. Song F. Liu S. Cheung	Membre Suppléant Conseiller	Chine
M. Mederos Cruz	Membre	Espagne
J.H. Kiser R. Pommer N. Sparks	Membre Conseiller Conseiller	États-Unis
T. Izbakjiev V. Korovkin E. Lobachev V. Pozdniakov V. Ushakova	Membre Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller	Fédération de Russie
D. David E. Vivet A. Veillard	Membre Suppléant Conseiller	France
S. Singh S. Kaul	Remplacement temporaire Conseiller	Inde
A. Shimamura S. Matsubara M. Tanaka S. Yoneyama	Suppléant Conseiller Conseiller Conseiller	Japon
H.P.T. de Jong P. Kulkarni	Membre Suppléant	Pays-Bas

**MEMBRES DU GROUPE, SUPPLÉANTS  
ET CONSEILLERS****DÉSIGNÉS PAR**

M. Smethers S. McPherson	Membre Conseiller	Royaume-Uni
P.I. Mbengue B. Gueye	Remplaçant temporaire Conseiller	Sénégal
D. Ruhier E. Sweeney	Membre Conseiller	Suisse

**Note**

Les membres des pays suivants n'ont pas pu assister à la réunion : Afrique du Sud, Argentine, Jamaïque, Kenya, Liban, Pologne, Tunisie et Venezuela.

**OBSERVATEURS****PAYS/ORGANISATION**

D. Gaupmann	Observateur	Autriche
T. Tekou	Observateur	Cameroun
M. Elbagoury S. Desoki	Observateur Observateur	Égypte
G. Mahdavi	Observateur	Iran, République islamique d'
M. H. Chang I.Y. Chung	Observateur Observateur	République de Corée
O. Gorgol	Observateur	République tchèque
M. Tupamaki	Observateur	Suède
J. Marset	Observateur	Uruguay
M. Comber C. Grau R. Smithies	Observateur Observateur Observateur	Association du transport aérien international (IATA)
F. Morgan	Observateur	Commission européenne
R. Heitmeyer	Observateur	Conseil international des aéroports (ACI)

-----

---



---

**LISTE DES NOTES DE TRAVAIL ET DES NOTES D'INFORMATION**


---

<b>Note</b>	<b>Nombre de pages</b>	<b>Présentée par</b>	<b>Titre</b>	<b>Point de l'ordre du jour</b>
WP/1	1	Secrétaire	Ordre du jour	—
WP/2	2	Secrétaire	Nouveau mandat et nouveau programme de travail	1
WP/3	4	Secrétaire	Aperçu général des tâches du Groupe d'experts	1
WP/4	3	Secrétaire	Méthodes de travail du Groupe d'experts	1
WP/5	7	Secrétaire	Dispositions réglementaires de rechange pour la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes	2 a)
WP/6	10	Secrétaire	Libéralisation de l'accès aux marchés	2 b)
WP/7	5	Secrétaire	Attribution des créneaux aux aéroports saturés	2 b)
WP/8	5	Secrétaire	Location d'aéronefs dans le transport aérien international	2 b)
WP/9	6	Secrétaire	Libéralisation des services de fret aérien	2 b)
WP/10	8	Secrétaire	Application des lois sur la concurrence et mécanisme de sauvegarde	2 c) d)
WP/11	6	Secrétaire	Viabilité des transporteurs aériens et assurance de service	2 c)
WP/12	4	Secrétaire	Mesures préférentielles	2 c) d)
WP/13	8	Secrétaire	Intérêts des consommateurs	2 e)
WP/14	5	Secrétaire	Internet	2 f)
WP/15	5	Secrétaire	Systèmes informatisés de réservation (SIR)	2 f)
WP/16	5	Secrétaire	Proposition d'arrangement de réglementation visant à améliorer le règlement des différends	2 g)
WP/17	12	Secrétaire	Arrangements réglementaires de rechange en matière de transparence	2 h)
WP/18	7	Secrétaire	Projet de modèle d'accord sur les services aériens (TASA)	3
WP/19	3	Secrétaire	Projet de conclusions	2 a)
WP/20	4	Secrétaire	Projets de conclusions et de recommandations	2 b)
WP/21	2	Secrétaire	Conclusions	2 c) d)
WP/22	2	Secrétaire	Projet de conclusions	2 c)
WP/23	1	Secrétaire	Projet de conclusions	2 e)
WP/24	2	Secrétaire	Projet de conclusions	2 c) d)

Note	Nombre de pages	Présentée par	Titre	Point de l'ordre du jour
WP/25	1	Secrétaire	Projet de conclusions	2 f)
WP/26	2	Secrétaire	Projet de conclusions	2 g)
WP/27	2	Secrétaire	Projet de conclusions	2 h)
WP/28	3	Président	Modèle d'accord sur les services aériens La voie à suivre	3
WP/29	2	Secrétaire	Projet de conclusions	3
IP/1	4	Secrétaire	Recent Developments in Slot Allocation at International Airports	2 b)
IP/2	3	Secrétaire	Recent Developments in Aircraft Leasing	2 b)
IP/3	84	Secrétaire	Work by the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) on the Liberalization of Air Cargo Transport	2 b)
IP/4		John H. Kiser	New Bilateral and Regional/Plurilateral Air Services Agreements	2, 3

## DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Circ. 283 : *Incidences de la réglementation sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux*

Doc 8632 : *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*

Doc 9511 : *Recueil de sommaires codés des accords bilatéraux de transport aérien et Suppléments*

Doc 9587 : *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international (2<sup>e</sup> édition — 1999)*

Doc 9626 : *Manuel de réglementation du transport aérien international (1996)*

Doc 9644 : *Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien sur la réglementation du transport aérien international : le présent et l'avenir (Montréal, 23 novembre – 6 décembre 1994)*

Doc 9790 : *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 5 octobre 2001)*

EC 2/82, LE 4/55-99/54 du 14 mai 1999: Étude sur la location des aéronefs et éléments sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis*

E 3/10-00/7 du 28 janvier 2000: Résolution du Conseil sur les négociations concernant le commerce des services

Rapport ATRP/9