

Doc 9626



Manuel de la réglementation du transport aérien international

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Deuxième édition — 2004

Organisation de l'aviation civile internationale

Doc 9626



Manuel de la réglementation du transport aérien international

**Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité**

Deuxième édition — 2004

Organisation de l'aviation civile internationale

AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans le *Journal de l'OACI* ainsi que dans le Supplément mensuel au *Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI*, que les détenteurs de la présente publication sont priés de vouloir bien consulter. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS		
N°	Date	Inséré par

RECTIFICATIFS		
N°	Date	Inséré par

AVANT-PROPOS

Le but premier du présent *Manuel de la réglementation du transport aérien international* est de répondre au besoin toujours grandissant de disposer d'une source d'information complète et objective sur les nombreux aspects de cette activité dynamique. Ce besoin avait été prévu par l'Assemblée de l'OACI qui, par sa Résolution A24-11, avait demandé que ce manuel soit établi et publié.

Ce manuel ne s'adresse pas à des États ou des catégories d'États en particulier. Il a été conçu de manière à répondre aux besoins de tous les États contractants de l'OACI, petits ou grands, que leur économie soit à un niveau plus ou moins avancé de développement.

Ce sont peut être les autorités du transport aérien qui l'utiliseront le plus fréquemment, mais bien d'autres pourront aussi le trouver fort utile, car nombreux sont ceux qui s'intéressent au transport aérien : personnes ayant rapport avec les compagnies aériennes, aéroports et collectivités en quête de nouveaux services aériens, usagers du transport aérien, personnel des transporteurs, constructeurs aéronautiques, certaines organisations internationales, acteurs du financement de l'aviation, du développement du tourisme et du commerce, milieux universitaires et médias ; et occasionnellement le grand public aussi. Le manuel devrait être utile aussi à ces groupes plus larges dans les États contractants de l'OACI, ce qui rehaussera son intérêt pour les autorités du transport aérien qui sont en interaction avec eux.

STRUCTURE DU MANUEL

À mesure que le transport aérien international s'est développé et complexifié depuis un demi-siècle, sa réglementation n'a cessé d'en faire autant. Toute une terminologie nouvelle est aussi apparue, mais souvent sans définitions communément acceptées (ou avec des définitions contradictoires), une même réalité étant aussi parfois désignée par plusieurs termes. C'est pourquoi on s'est efforcé dans le présent manuel de donner des explications et des indications claires et appropriées, d'une façon bien ordonnée. Chaque chapitre, relativement court, est en effet largement composé d'une série de définitions et d'explications présentées dans un ordre logique, dicté par le sujet lui-même.

La **réglementation** est un acte de l'autorité destiné à établir et à maintenir un degré d'ordre désiré. Toute réglementation implique un **processus de réglementation**, faisant intervenir des activités diverses de personnes qui interagissent afin d'établir et de maintenir un résultat donné pour le sujet ou les organismes visés par la réglementation. De même, toute réglementation implique une **structure de réglementation**, ce qui recouvre les organisations ou autres entités qui interviennent et le cadre juridique (notamment les licences, règlements et accords). Enfin, toute réglementation implique un **contenu réglementaire**, ce qui recouvre les sujets précis qui sont réglementés (tels que l'accès aux marchés, l'établissement des prix et la capacité).

Le processus et la structure de la réglementation du transport aérien international se situent à trois paliers différents — national, bilatéral et multilatéral —, chacun d'eux traité dans une partie distincte du manuel, les Parties 1, 2 et 3 respectivement. Les questions relatives au contenu de la réglementation, dont les États s'occupent à chacun de ces trois paliers, sont examinées dans la Partie 4. La terminologie générale, celle qui est commune à toutes les parties du manuel ou les complète, constitue la Partie 5. Enfin, des appendices contiennent certains éléments de référence.

FONCTIONS ET PORTÉE DU MANUEL

L'ouvrage est conçu pour être facilement utilisable et pour remplir trois fonctions distinctes. Il peut en premier lieu être utilisé comme dictionnaire des termes de transport aérien international : chaque terme figurant dans l'**Index** est défini et expliqué à la page indiquée, où il est mis en relief en caractères italiques gras et suivi d'une définition ou d'une explication en caractères italiques maigres.

Il peut aussi être utilisé comme encyclopédie. Chaque grande question de réglementation fait l'objet d'un chapitre ou d'une section de chapitre, rédigé de façon à condenser les faits essentiels en une ou en quelques pages. La **Table des matières** aidera le lecteur à repérer l'emplacement des éléments sur de vastes questions (par exemple le processus de réglementation bilatérale, les droits de trafic, etc.) pouvant comporter chacune de nombreuses définitions et explications liées entre elles.

Enfin, il peut servir de manuel pour un programme de formation, universitaire ou autre.

La **portée du manuel** se limite aux aspects économiques de la réglementation du transport aérien international, par opposition aux aspects techniques tels que ceux qui concernent la navigation, la sécurité et la sûreté. Ces autres domaines ne sont cependant pas totalement séparables de la réglementation économique, car ils peuvent avoir des incidences sur des questions telles que la délivrance des permis d'exploitation aux compagnies aériennes, l'accès aux aéroports et la structure des routes prévues dans les accords. Les responsables de la réglementation du transport aérien réglementent parfois aussi des activités aériennes commerciales autres que le transport, comme l'épandage des récoltes ou les relevés topographiques, ainsi que des activités aériennes non commerciales, telles que les survols et les atterrissages effectués par les aéronefs privés, militaires ou d'État, mais ces questions sortent du cadre de ce manuel. Le terme « aviation » est souvent utilisé à mauvais escient au lieu de « transport aérien ». Le terme **transport aérien** est plus spécifique, portant sur les aspects liés au transport par la voie aérienne (en général le transport aérien commercial), tandis que le terme **aviation** est générique, englobant beaucoup plus de sujets tels que : vols militaires, d'État et privés, fabrication d'aéronefs, navigation aérienne, transport non commercial et services aériens spécialisés.

<p style="text-align: center;">CE QUI EST NOUVEAU DANS LA DEUXIÈME ÉDITION</p>

Avec la tendance à la mondialisation et à la libéralisation, le transport aérien international a connu d'importants changements

ces dix dernières années. Cette deuxième édition actualise et étoffe la première édition, pour prendre en compte les évolutions intervenues dans le transport aérien international et dans sa réglementation depuis la première publication de ce manuel en 1996.

Cette édition inclut de nombreux sujets nouveaux (par exemple aides publiques, lois sur la concurrence, alliances entre compagnies aériennes, franchisage, location d'aéronefs, droits des passagers et privatisation d'aéroports), questions émergentes qui appellent une attention grandissante en matière de réglementation. Un certain nombre de termes nouveaux de transport aérien qui n'existaient pas encore à la date de la première édition ont été ajoutés avec leur définition (par exemple méga-alliance, e-commerce, B2B, etc.). De plus, des adresses électroniques et sites web (principalement d'organisations et d'entités internationales en relation avec le transport aérien) ont été ajoutés, ce qui permettra aux lecteurs internautes d'étendre leur base de connaissances.

Outre l'addition des éléments nouveaux, les mises à jour sur les sujets établis ajoutent de façon significative à l'intérêt de ce manuel comme outil convivial pour ceux qui souhaitent en savoir plus sur les aspects réglementaires du transport aérien international.

Ce manuel accompagne et complète le Doc 9587 de l'OACI — *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*, compilation de toutes les politiques officiellement formulées et des éléments indicatifs adoptés par l'OACI dans ce domaine (telles que les résolutions de l'Assemblée, les décisions du Conseil et les conclusions et recommandations des conférences de transport aérien).

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Partie 1 — RÉGLEMENTATION NATIONALE			
1.0 Introduction à la réglementation nationale	1.0-1	2.1 Processus de la réglementation bilatérale	2.1-1
1.1 Processus de la réglementation nationale	1.1-1	— Institution et préparation d’une consultation bilatérale officielle	2.1-1
— La législation.....	1.1-1	— Consultations et négociations : types de réunions et de documents.....	2.1-4
— La délivrance de licences	1.1-1	— Consultations et négociations : considérations stratégiques et tactiques.....	2.1-6
— Les autorisation ponctuelles.....	1.1-2	— Conclusion, mise en œuvre, gestion d’un accord, règlement des différends et (exceptionnellement) résiliation	2.1-7
— Courtoisie internationale et réciprocité	1.1-3		
1.2 Structure de la réglementation nationale	1.2-1	2.2 Structure de la réglementation bilatérale	2.2-1
— La composante organisationnelle.....	1.2-1	— Types de documents fondamentaux	2.2-1
— La composante juridique	1.2-3	— Dispositions types des accords bilatéraux de transport aérien (sur les services aériens).....	2.2-2
1.3 Questions clés du processus et de la structure de la réglementation nationale	1.3-1	— Types d’accords bilatéraux sur des questions étroitement liées au transport aérien.....	2.2-4
— Relations entre les instances de réglementation du transport aérien et les parties intéressées.....	1.3-1		
— Place optimale de la fonction de réglementation du transport aérien international.....	1.3-3	2.3 Questions clés du processus et de la structure de la réglementation bilatérale	2.3-1
Partie 2 — RÉGLEMENTATION BILATÉRALE		— Équilibre des avantages dans un contexte de libéralisation	2.3-1
2.0 Introduction à la réglementation bilatérale	2.0-1	— Faiblesse de la structure réglementaire bilatérale	2.3-3
— Évolution de la réglementation bilatérale des services aériens internationaux.....	2.0-1	— Relations bilatérales où interviennent des groupes d’États	2.3-4
		— Application au transport aérien des lois sur la concurrence.....	2.3-5
		— Effets des aides et subventions publiques.....	2.3-6
		2.4 Types de négociations internationales sur les services aériens.....	2.4-1

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Partie 3 — RÉGLEMENTATION MULTILATÉRALE		— La Direction du transport aérien	3.4-3
		— Politique, éléments d'orientation et renseignements de l'OACI	3.4-4
3.0 Introduction à la réglementation multilatérale	3.0-1	3.5 Organisations intergouvernementales mondiales.....	3.5-1
— Bref historique de la réglementation multilatérale du transport aérien international	3.0-2	— Organes des Nations Unies.....	3.5-1
3.1 Processus de la réglementation multilatérale	3.1-1	— Institutions spécialisées des Nations Unies	3.5-2
— Réunions multilatérales officielles	3.1-1	— Autres organisations intergouvernementales mondiales	3.5-2
— Processus au sein des organisations internationales reconnues	3.1-3	3.6 Organisations régionales intergouvernementales de l'aviation civile.....	3.6-1
— Le processus du traité multilatéral.....	3.1-3	— Afrique.....	3.6-1
3.2 Structure de la réglementation multilatérale	3.2-1	— Europe	3.6-1
— Éléments fondamentaux de la composante organisationnelle	3.2-1	— Amérique latine et Caraïbes	3.6-2
— Terminologie de base de la composante juridique.....	3.2-2	— Moyen-Orient	3.6-2
— Les documents de la Conférence de Chicago	3.2-3	3.7 Organisations intergouvernementales régionales et transrégionales et zones de libre échange	3.7-1
— Le Régime de Varsovie et la Convention de Montréal de 1999.....	3.2-4	— Organisations intergouvernementales régionales.....	3.7-1
— Autres instruments de droit aérien.....	3.2-5	— Groupes transrégionaux officiels	3.7-6
— Accords multilatéraux régionaux.....	3.2-5	— Groupes transrégionaux informels.....	3.7-6
3.3 Questions clés du processus et de la structure de la réglementation multilatérale	3.3-1	3.8 Association du transport aérien international (IATA).....	3.8-1
— Pourquoi l'approche multilatérale?.....	3.3-1	— Principaux éléments de la structure de l'IATA.....	3.8-1
— Processus possibles de recherche d'un nouveau multilatéralisme.....	3.3-3	— Structure des Conférences de trafic de l'IATA.....	3.8-1
— Éléments structurels génériques que pourrait comporter un nouvel accord multilatéral de transport aérien	3.3-3	— Processus de coordination des tarifs	3.8-2
— L'accord général sur le commerce des services (AGCS) et son Annexe sur les services de transport aérien	3.3-4	— Activités d'association professionnelle....	3.8-3
3.4 Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).....	3.4-1	3.9 Organisations non gouvernementales	3.9-1
— Organes d'élaboration de politiques.....	3.4-1	— Organisations de transporteurs aériens.....	3.9-1
		— Autres organisations aéronautiques.....	3.9-2
		— Autres organisations s'intéressant au transport aérien.....	3.9-2

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Partie 4 — CONTENU RÉGLEMENTAIRE		4.7 Activités commerciales des compagnies aériennes	
4.0 Introduction au contenu réglementaire.....	4.0-1		4.7-1
4.1 Accès de base au marché	4.1-1	— Conversion des monnaies et transfert de recettes	4.7-1
— Droits de route	4.1-2	— Emploi de personnel étranger	4.7-2
— Droits d'exploitation	4.1-5	— Vente et commercialisation du transport aérien international.....	4.7-2
— Droits de trafic	4.1-9	— Distribution des produits des compagnies aériennes et commerce électronique	4.7-3
— Incidences de la « sixième liberté » sur l'accès au marché.....	4.1-13	— Location d'aéronefs.....	4.7-6
4.2 Capacité des transporteurs aériens	4.2-1	4.8 Activités de coopération entre compagnies aériennes.....	4.8-1
— Réglementation de la capacité par les gouvernements	4.2-1	— Alliances de compagnies aériennes.....	4.8-1
— La capacité dans l'optique des transporteurs aériens.....	4.2-4	— Partage de codes entre compagnies aériennes	4.8-2
4.3 Tarifs des transporteurs aériens.....	4.3-1	— Franchisation	4.8-4
— Pourquoi les États réglementent les tarifs..	4.3-1	4.9 Passagers aériens.....	4.9-1
— Définition du tarif.....	4.3-1	— Droits des passagers	4.9-1
— Types de tarifs et leurs caractéristiques	4.3-2	— Conditions du contrat/Conditions de transport des compagnies aériennes	4.9-5
— Méthodes de réglementation des tarifs.....	4.3-6	— Passagers indisciplinés ou perturbateurs ..	4.9-6
— Questions tarifaires clés.....	4.3-9	— Passagers non munis des documents requis.....	4.9-7
4.4 Propriété des transporteurs aériens.....	4.4-1	4.10 Questions relatives aux aéroports.....	4.10-1
— Les critères discrétionnaires	4.4-1	— Services d'assistance en escale.....	4.10-1
— Utilisation des critères.....	4.4-2	— Attribution de créneaux.....	4.10-2
— Quelques exceptions.....	4.4-2	— Privatisation des aéroports.....	4.10-4
— Investissements étrangers dans les transporteurs aériens.....	4.4-3		
— Questions clés.....	4.4-4	Partie 5 — TERMINOLOGIE GÉNÉRALE	
4.5 Fret aérien	4.5-1	5.0 Introduction à la terminologie générale.....	5.0-1
— Caractéristiques distinctes du fret aérien	4.5-1	5.1 Transporteurs aériens.....	5.1-1
— Réglementation du fret aérien	4.5-2	5.2 Aéronefs.....	5.2-1
4.6 Services aériens non réguliers.....	4.6-1	5.3 Services aériens.....	5.3-1
— Caractéristiques des services aériens non réguliers	4.6-1	5.4 Aéroports.....	5.4-1
— Types de services aériens internationaux non réguliers	4.6-2		
— Réglementation des services aériens non réguliers	4.6-3		

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
APPENDICES			
1. Présentations des dépôts de tarifs	A1-1	3. Péréquation	A3-1
2. Système de conversion monétaire de l'IATA.....	A2-1	4. Éléments indicatifs destinés aux usagers du transport aérien.....	A4-1
		INDEX	

Partie 1

RÉGLEMENTATION NATIONALE

Chapitre 1.0

INTRODUCTION À LA RÉGLEMENTATION NATIONALE

La **réglementation nationale du transport aérien** est établie par un État à l'intérieur de son territoire, dans l'exercice de sa souveraineté sur ce territoire et l'espace aérien qui s'y rattache. Ainsi, la réglementation nationale s'applique aux services aériens intérieurs et internationaux et aux transporteurs aériens nationaux et étrangers. La réglementation nationale des services aériens internationaux doit tenir compte des obligations internationales incombant à l'État en vertu des accords et arrangements bilatéraux et multilatéraux et devrait prendre en considération les actes et les préoccupations d'autres États.

Les buts particuliers de la réglementation nationale dans le domaine du transport aérien international, qui varient d'un État à l'autre, sont influencés par les politiques économiques nationales, la superficie et l'emplacement du territoire, le stade de développement national, la politique intérieure et internationale, etc. Il est toutefois probable qu'ils comprennent, en tout ou en partie, les buts suivants :

- satisfaire les besoins en transport du commerce avec l'étranger ;
- promouvoir certains secteurs de services (par exemple le tourisme) ;
- créer des emplois ;
- obtenir des devises étrangères ;
- répondre aux besoins des services postaux ;
- créer les conditions nécessaires à un secteur du transport aérien sain et viable ;

- contribuer au développement national ;
- être utile à la défense nationale ;
- répondre aux besoins de secours en cas de catastrophe.

Le processus de la réglementation nationale comporte trois volets distincts : législation, délivrance de licences et autorisations ponctuelles. Le Chapitre 1.1 décrit ces trois volets et explique les notions de courtoisie internationale et de réciprocité appliquées dans la réglementation nationale des services aériens internationaux.

La structure de la réglementation nationale comprend une composante organisationnelle (les organes gouvernementaux) et une composante juridique (les lois, politiques, règles et règlements nationaux en matière de services de transport aérien). Le Chapitre 1.2 explique la composante organisationnelle en énumérant les organes gouvernementaux principaux et autres qui interviennent dans la réglementation du transport aérien ; il explique la composante juridique en décrivant ses principaux éléments.

Le Chapitre 1.3 examine certaines questions clés relatives au processus et à la structure de la réglementation nationale du transport aérien international.

Les sujets qui constituent le contenu de la réglementation, tels que les droits de trafic, les tarifs et la capacité, sont présentés dans la Partie 4 du manuel.

Chapitre 1.1

PROCESSUS DE LA RÉGLEMENTATION NATIONALE

Le **processus de la réglementation nationale** des services de transport aérien comprend trois volets :

- *législation (élaboration de lois, politiques, règles et règlements) ;*
- *délivrance de licences (octroi, soumission à conditions, refus ou report de l'autorisation d'exploiter des services de transport aérien de façon continue ou sur longue durée) ;*
- *autorisations ponctuelles (octroi, soumission à conditions, refus ou report d'autorisations concernant des tarifs, des vols, etc. particuliers) ;*

chacun d'eux étant complété par des mesures d'application, prises en fonction des besoins.

Ces trois volets sont décrits dans les trois sections qui suivent. La dernière section de ce chapitre examine les notions de courtoisie internationale et de réciprocité qui interviennent dans la réglementation nationale des services aériens internationaux.

LA LÉGISLATION

La composante législative du processus de réglementation nationale comporte trois éléments : établissement de lois, élaboration de politiques et rédaction de règles et règlements. Chacun d'eux diffère généralement des autres et varie d'un État à l'autre, suivant le système législatif, la structure gouvernementale et les coutumes nationales. En général, cependant, le premier est celui qui est utilisé le moins souvent, pour établir des lois et des politiques fondamentales. Une fois promulguées, les lois ne sont habituellement amendées que lorsque des questions d'une grande portée sont en cause. Les détails de la

mise en œuvre sont généralement laissés au processus de rédaction des règles et règlements.

À la différence de l'élément qui consiste à établir les lois, le processus de rédaction ou d'amendement de règles et règlements, plus rapide et utilisé plus fréquemment, peut être amorcé et mené à bien par les autorités du transport aérien, avec ou sans consultation publique. Habituellement, les règles et règlements sont plus détaillés que les lois d'application plus souple ; ils prévoient des possibilités d'exceptions ou d'exemptions.

L'élaboration de politiques est peut-être l'élément le plus souple et le plus susceptible de varier d'un État à un autre ou même à l'intérieur d'un même État. En effet, un État peut décider d'exprimer une politique dans une loi ou un décret, une règle ou un règlement, un énoncé de politique distinct ou par tout autre moyen. (Un État peut aussi établir certaines politiques, généralement plus détaillées et spécifiques, dans le cadre de certaines décisions d'octroi de licences ou d'approbations ponctuelles, qui pourront ultérieurement constituer des précédents pour des situations similaires.)

LA DÉLIVRANCE DE LICENCES

Ce volet du processus de la réglementation nationale comporte l'examen des demandes reçues des transporteurs aériens nationaux et étrangers désireux d'offrir des services commerciaux de transport aérien de façon continue et sur de longues périodes (par exemple, services réguliers sur une ou plusieurs routes spécifiées), et la suite donnée à ces demandes. Outre la délivrance de licences aux transporteurs aériens nationaux et étrangers, les autorités du transport aérien peuvent également accorder des licences à certains intermédiaires du transport aérien, tels que les organisateurs de voyages, transitaires ou agents de voyages.

L'autorité de réglementation prend généralement ses décisions en matière de délivrance de licences en se fondant sur une évaluation des faits pertinents, à la lumière de critères juridiques et de politique établis. L'autorisation délivrée revêt souvent la forme d'une **licence** ou d'un **permis, attestation officielle de la permission, accordée par une autorité constituée, d'exercer une certaine activité de services ou commerciale**. Certains États accordent une licence à un transporteur national et un permis à un demandeur étranger, tandis que d'autres accordent une licence pour les services réguliers et un permis pour les vols d'affrètement. Licences et permis peuvent être valides indéfiniment ou pour une période spécifiée.

Les critères de délivrance de licences à un transporteur national varient d'un État à l'autre, mais ils comprennent habituellement :

- une exigence de propriété et de contrôle nationaux ;
- des preuves de l'aptitude du transporteur qui fait la demande, à savoir : bonne situation financière, disposition à assurer les services proposés et capacité de respecter les normes établies en matière d'exploitation et de sécurité ;
- une conclusion selon laquelle la délivrance de l'autorisation sera dans l'intérêt public.

Dans certains cas, des critères reconnus sur le plan international sont aussi inclus.

L'autorisation accordée à un transporteur national peut porter sur des services aériens intérieurs, des services internationaux ou les deux. Si l'autorisation demandée concerne l'exploitation d'un service aérien international, il sera également tenu compte des droits que l'accord ou les accords de transport aérien pertinents ont conférés à l'État qui délivre la licence. Si plus d'un transporteur demandent à desservir une route qui ne pourra être desservie que par l'un d'eux, il est fait appel à un processus de sélection qui peut comporter une analyse et une évaluation des propositions de chaque concurrent ou des services qu'il entend offrir, processus qui n'est pas forcément public.

Lorsqu'elles examinent la délivrance d'un permis ou d'une licence à un transporteur aérien étranger, les autorités du transport aérien se fondent habituellement sur des critères décisionnels consignés dans l'accord de transport aérien applicable ainsi que sur la législation ou la réglementation nationale. Ces critères comportent habituellement l'exigence que l'État désignateur ou ses ressortissants détiennent la propriété substantielle et le contrôle effectif du transporteur aérien étranger, et

que le demandeur soit disposé à se conformer aux lois et règlements nationaux pertinents et soit en mesure de le faire.

L'autorisation demandée peut être approuvée en tout ou en partie, soumise à des conditions, refusée ou différée pour des motifs prévus dans les lois et règlements nationaux applicables ainsi que dans l'accord de transport aérien pertinent. Une condition pourrait être, par exemple, que le transporteur souscrive une assurance responsabilité civile d'un type et pour un montant donné.

LES AUTORISATIONS PONCTUELLES

À la différence de la délivrance de licences, où il s'agit d'autorisations relativement générales d'assurer des services aériens sur une certaine durée, le volet autorisations ponctuelles du processus de la réglementation nationale implique essentiellement des décisions au jour le jour sur des questions spécifiques telles que l'autorisation d'un vol unique ou d'une série de vols non réguliers, ou encore l'approbation ou le rejet d'un tarif ou d'un horaire proposé. Ce processus peut comporter les phases suivantes ou certaines d'entre elles :

- une phase d'information ou de collecte de renseignements (incombant souvent initialement au demandeur) qui consiste notamment à réunir les éléments fondamentaux nécessaires à la prise d'une décision : description suffisante de l'approbation demandée ; droits et obligations internationaux pertinents ; lois, politiques, règles et règlements nationaux applicables ; précédents ; opinions des parties intéressées ;
- une phase d'analyse qui comporte l'étude des renseignements recueillis et l'élaboration d'options, chacune justifiée, à l'intention du décideur, y compris les avantages et inconvénients de chaque option ;
- une phase décisionnelle qui comporte l'appréciation des faits et des options présentés et qui peut comporter aussi, dans les cas importants, la prise en compte d'avis reçus d'autres responsables en charge de la réglementation ou d'autres instances gouvernementales, concernant la décision à prendre ;
- une phase facultative de révision/réexamen qui peut se dérouler au sein de l'instance gouvernementale ayant accompli les trois phases précédentes ou d'un autre service gouvernemental, se dérouler en public ou en

privé, et comporter, dans certains cas, une révision judiciaire.

Ce processus peut être très bref (par exemple lorsqu'une instance de réglementation examine un seul tarif passagers ou marchandises, non controversé) ou très long s'il s'agit d'une question complexe ou controversée (par exemple un arrangement commercial comportant un partage de codes).

**COURTOISIE INTERNATIONALE
ET RÉCIPROCITÉ**

Les notions de courtoisie internationale et de réciprocité revêtent une importance particulière dans la réglementation nationale des services aériens internationaux, en particulier dans le cas d'une activité commerciale qui n'est pas régie par une disposition précise d'un accord de transport aérien. La *courtoisie internationale* est la déférence témoignée par les autorités d'un État envers les actes officiels d'un autre État. Dans la pratique réglementaire, la courtoisie internationale sous-tend parfois l'octroi unilatéral d'un droit ou d'un avantage à une compagnie aérienne étrangère, sans qu'il soit attendu que l'État dont cette compagnie a la nationalité accorde le même traitement dans des circonstances similaires. Selon le principe de la courtoisie internationale, un État peut, par exemple, approuver des tarifs réduits qu'un gouvernement étranger a ordonné à sa compagnie aérienne nationale d'accorder à ses agents.

Par contre, la *réciprocité* est l'octroi par un État d'un droit ou d'un avantage à une entité étrangère telle qu'un transporteur

aérien alors qu'il n'y est tenu par aucune obligation internationale, à la condition que le même traitement soit accordé à une ou plusieurs de ses entités équivalentes par l'État de l'entité étrangère en question. Par exemple, un État pourrait approuver un ou plusieurs vols non réguliers d'une compagnie aérienne étrangère si l'État de cette dernière a déjà approuvé, ou promet d'approuver, un ou plusieurs vols non réguliers de la ou des compagnies aériennes du premier État.

La réciprocité peut être définie de façon restrictive ou générale. Ainsi, dans le contexte des services aériens non réguliers, la réciprocité dans un sens restrictif pourrait exiger l'approbation seulement pour un certain type et un certain nombre de vols non réguliers, par exemple, quatre vols non réguliers de transport de bétail. Une interprétation plus large de la réciprocité n'établirait pas une telle distinction quant au type ou au nombre de vols non réguliers et pourrait simplement exiger l'approbation de tous les vols non réguliers d'une catégorie générale, par exemple à destination/en provenance d'un pays tiers.

La courtoisie internationale et la réciprocité sont souvent utilisées de pair. C'est notamment le cas si un accord de transport aérien a été résilié sans qu'un autre accord ou arrangement ait été conclu pour le remplacer. En pareil cas, un État pourrait, lorsqu'il autorise des services réguliers, approuver par courtoisie internationale les services qu'une ou plusieurs compagnies étrangères de son ancien partenaire bilatéral souhaitent assurer sur des routes non desservies par sa ou ses propres compagnies nationales, mais en insistant sur la réciprocité quant à la capacité offerte par ces compagnies étrangères sur des routes également desservies par sa ou ses compagnies nationales.

Chapitre 1.2

STRUCTURE DE LA RÉGLEMENTATION NATIONALE

La **structure de la réglementation nationale** du transport aérien international comprend :

- une composante organisationnelle constituée d'une ou plusieurs entités gouvernementales qui assument les fonctions d'autorités du transport aérien de l'État, ainsi que de certains autres organes gouvernementaux non aéronautiques dont les activités ont des incidences sur le transport aérien international ;
- une composante juridique qui englobe les lois, règles et règlements nationaux pertinents, les décisions judiciaires et administratives, la délivrance de licences et de permis, les politiques promulguées et les accords internationaux pertinents auxquels l'État est partie.

Les composantes organisationnelle et juridique sont expliquées dans les deux sections ci-après du présent chapitre.

LA COMPOSANTE ORGANISATIONNELLE
--

Les autorités du transport aérien de l'État sont l'élément primordial au sein de la composante organisationnelle de la structure de la réglementation nationale. Les **autorités nationales du transport aérien** (également appelées **autorités aéronautiques** ou **autorités de l'aviation civile**) sont l'entité ou les entités gouvernementales, quel que soit leur titre, qui sont directement chargées de la réglementation de tous les aspects du transport aérien civil d'ordre technique (navigation aérienne et sécurité de l'aviation) et économique (aspects commerciaux du transport aérien). Les fonctions qu'elles accomplissent en matière de réglementation économique du transport aérien international comprennent habituellement :

- l'élaboration de politiques et stratégies économiques relatives au transport aérien ;
- la formulation de règles et règlements spécifiques pour la mise en application de la législation aéronautique fondamentale et la promotion des buts et objectifs de la politique nationale ;
- la délivrance (ou le refus ou report de la délivrance) de licences et permis aux transporteurs aériens nationaux et étrangers ;
- l'approbation d'horaires, de tarifs, etc. des transporteurs aériens ;
- la coordination de la politique et de la réglementation du transport aérien avec d'autres entités gouvernementales, telles que celles qui sont chargées du commerce intérieur et international, du tourisme, des contrôles financiers, de la fiscalité, du développement national, etc. ;
- les relations internationales bilatérales et multilatérales dans le domaine du transport aérien.

Ces fonctions (autres que celle qui concerne les relations aéronautiques internationales, pour laquelle le ministère ou département responsable des affaires étrangères pourrait assumer le rôle principal) sont généralement confiées à une entité nationale unique, telle qu'un ministère des transports ou un département de l'aviation civile. Elles peuvent cependant être réparties entre deux ou plusieurs entités, l'une d'elles étant par exemple chargée de la réglementation technique et une autre de la réglementation économique. Dans certains États, l'entité chargée au premier chef de la réglementation économique du transport aérien peut être un organe parajudiciaire relativement indépendant, qui accomplit en totalité ou en partie les fonctions ci-dessus (par exemple, un conseil ou une commission).

Le fonctionnement efficace de toute structure organisationnelle nationale exige du personnel qualifié. Les compétences que doivent avoir les responsables de la réglementation du transport aérien sont essentiellement celles qui sont nécessaires pour :

- la collecte et la présentation de statistiques sur le trafic, les finances et d'autres aspects des services aériens ;
- l'analyse de données quantitatives et qualitatives pertinentes, comme celles qui concernent les tarifs et les accords de transport aérien ;
- l'élaboration de prévisions de trafic en vue de répondre aux besoins en infrastructures, de proposer la création éventuelle de nouvelles routes, etc. ;
- la prise de décisions, surtout en matière de délivrance de licences et d'autres autorisations ;
- la rédaction de décisions, accords énoncés de politique, etc. ;
- les relations avec des transporteurs et gouvernements étrangers, dans le cadre des consultations sur les services aériens ;
- les affaires multinationales, en particulier les relations avec des organisations internationales mondiales telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Association du transport aérien international, ainsi qu'avec des organismes régionaux et transrégionaux ;
- les questions juridiques relatives à l'interprétation de lois et d'accords, au processus de délivrance de licences, etc. ;
- l'administration, y compris les questions de finances, de personnel, de stockage et d'extraction d'information, etc. ;
- les relations publiques et la coordination avec d'autres entités gouvernementales.

Dans une petite entité de réglementation du transport aérien, il se peut qu'une ou deux personnes seulement possèdent, à des degrés divers, les qualifications nécessaires pour accomplir ces tâches, et qu'elles recourent à un organe plus important, tel qu'un département ou un ministère, pour certains services (juridiques, administratifs ou de relations publiques, par exemple).

La composante organisationnelle de la structure de la réglementation nationale comprend un second élément, à savoir

les entités gouvernementales non aéronautiques dont les activités ont des incidences sur le transport aérien international, qui sont (sans y être nécessairement limitées) les autorités nationales en charge des domaines suivants :

- contrôles douaniers, portant sur l'importation (et parfois l'exportation) de marchandises ;
- contrôles d'immigration, portant sur l'entrée et la sortie des passagers internationaux des compagnies aériennes ;
- normes de santé publique (y compris l'inspection et la quarantaine, en ce qui concerne les passagers et les marchandises) ;
- contrôles financiers, portant sur la conversion et les transferts de devises, y compris les revenus des compagnies aériennes étrangères ;
- taxation portant sur les revenus, le trafic, le carburant, les fournitures, etc. des transporteurs aériens ;
- maintien de la concurrence, ce qui peut impliquer l'interdiction de certaines activités de transporteurs aériens nationaux ou étrangers ;
- contrôles environnementaux, par exemple couvre-feux aux aéroports où le bruit des avions est un problème ;
- développement touristique, comportant la promotion de voyages aériens de l'étranger à destination de l'État dont il s'agit ;
- travail (autorités dont les décisions peuvent influencer sur les conditions d'emploi du personnel des transporteurs aériens nationaux et dans certains cas de compagnies étrangères).

Les transporteurs aériens peuvent également s'attendre à un certain degré de réglementation de la part des autorités locales dans le cadre de lois et de règles qui s'appliquent à toutes les activités commerciales, par exemple pour la sécurité des locaux utilisés comme bureaux de vente, entrepôts, etc., à l'intérieur du périmètre aéroportuaire ou à l'extérieur. Certaines autres mesures prises à un palier gouvernemental infranational dans un État fédéral peuvent aussi avoir des effets sur les services aériens internationaux. C'est le cas, par exemple, de l'imposition de taxes locales sur le carburant et les fournitures utilisées par ces services ou de la perception d'impôts sur les revenus de services aériens internationaux assurés par des transporteurs étrangers. De telles mesures peuvent être très controversées et peuvent faire l'objet, ou non, d'ententes fiscales internationales.

LA COMPOSANTE JURIDIQUE

Dans chaque État, la composante juridique de la structure de réglementation nationale du transport aérien international englobe :

- des lois aéronautiques fondamentales, qui régissent en général d'autres activités réglementaires, telles que l'établissement de règles, la délivrance de licences et la mise en application, et qui constituent le fondement juridique de la structure et du processus organisationnels utilisés ;
- des lois nationales pertinentes qui régissent des activités réglementaires particulières (par exemple, loi exigeant qu'une certaine procédure soit suivie dans toute question de délivrance de licence) ;
- des accords internationaux (multilatéraux et bilatéraux) auxquels l'État est partie, dans la mesure où il doit être tenu compte des droits et/ou obligations internationaux qu'ils contiennent dans le processus fondamental de réglementation nationale des services aériens internationaux ;
- des énoncés ou directives de politique de divers types (par exemple, sous forme de *Livre blanc*, publication faisant autorité qui contient des renseignements sur les politiques et positions de la partie émettrice ainsi que sur la ligne de conduite qu'elle entend adopter), qui présentent des buts, des objectifs, des approches ou des lignes directrices générales ou particulières pour la réglementation du transport aérien international ;
- des règles et/ou règlements qui donnent effet aux lois aéronautiques fondamentales en précisant les exigences particulières imposées aux transporteurs aériens ou à d'autres (par exemple, en matière de communication de données de trafic, d'information sur les droits des usagers du transport aérien, de dépôt d'horaires et de tarifs, etc.) ;
- des décisions judiciaires sur des questions spécifiques de transport aérien (par exemple, décision d'un tribunal ou d'une autorité de la concurrence au sujet d'un différend entre compagnies sur des questions de systèmes informatisés de réservation) ;
- des licences et/ou permis qui autorisent l'exploitation suivie de services aériens internationaux par des

transporteurs nationaux et étrangers, en particulier si ces autorisations représentent ou contiennent des précédents qui pourraient influencer ou déterminer de futures mesures de délivrance de licences ;

- des décisions ponctuelles (par exemple, approbation d'un arrangement commercial de coopération entre deux compagnies aériennes) qui pourraient créer un précédent pour des mesures réglementaires futures dans des situations semblables ;
- des autorisations ponctuelles (par exemple, approbation d'un horaire ou d'un tarif) qui font partie de la composante juridique durant leur période de validité.

La transparence (fait que des décisions juridiques du gouvernement soient portées à la connaissance du public) est souvent assurée par la parution dans une *gazette*, un *registre* ou un *journal*, c'est-à-dire une publication officielle périodique (souvent quotidienne) qui présente les lois, règles, règlements et décisions adoptés par le gouvernement au cours de la période couverte par un numéro donné de cette publication (à l'exception des décisions mineures de portée ponctuelle), y compris ceux qui concernent l'aviation civile.

En raison des différences entre les structures gouvernementales, le système juridique, la culture et les coutumes des divers États, les règles et/ou règlements nationaux pourraient différer par des aspects tels que :

- la terminologie (par exemple une autorisation permettant à un transporteur étranger d'assurer de façon suivie des services aériens peut être appelée licence dans un État et permis dans un autre) ;
- les éléments réglementés (par exemple certains États ont établi des règles ou règlements portant sur les systèmes informatisés de réservation, mais de nombreux autres ne l'ont pas fait) ;
- le traitement des éléments réglementés (la plupart des États ont, par exemple, des politiques et pratiques particulières pour ce qui est d'autoriser, différer, refuser ou soumettre à conditions les vols d'affrètement internationaux) ;
- la présentation (par exemple la rédaction de la réglementation nationale n'est pas normalisée entre les États) ;
- la (les) langue(s) utilisée(s).

En général, les règles et règlements nationaux portant sur les aspects commerciaux du transport aérien portent notamment sur des aspects tels que :

- la communication de renseignements sur le trafic et la situation financière des transporteurs aériens (et des aéroports), ainsi que sur d'autres questions, selon les besoins, notamment les définitions, échéances, modèles de dépôt, etc. ;
- l'organisation, la tarification, l'autorisation et l'exploitation de vols d'affrètement et d'autres services aériens non réguliers ;
- le dépôt de tarifs pour surveillance ou approbation ; (les modèles élaborés par l'OACI que les autorités du

transport aérien nationales peuvent utiliser pour le dépôt des tarifs passagers de compagnies aériennes sont reproduits à l'Appendice 2 du présent manuel) ;

- la soumission et le traitement des demandes de licences, de permis et d'autorisations ponctuelles pour des services aériens ;
- la protection des usagers, par exemple par des règles imposant un dédommagement pour refus d'embarquement.

Dans certains États, les exigences gouvernementales concernant beaucoup de ces questions peuvent être présentées dans des décisions ou directives émises par les autorités du transport aérien.

Chapitre 1.3

QUESTIONS CLÉS DU PROCESSUS ET DE LA STRUCTURE DE LA RÉGLEMENTATION NATIONALE

Le présent chapitre analyse deux questions clés du processus et de la structure de la réglementation nationale du transport aérien international : en premier lieu, la manière dont les instances de réglementation du transport aérien international devraient traiter avec les parties intéressées, gouvernementales ou non gouvernementales, et s'occuper de leurs différents apports au processus réglementaire, et, en second lieu, la place la plus appropriée à donner, au sein de la structure gouvernementale, à la fonction de réglementation du transport aérien international.

**RELATIONS ENTRE LES INSTANCES
DE RÉGLEMENTATION
DU TRANSPORT AÉRIEN ET
LES PARTIES INTÉRESSÉES**

Dans le processus de réglementation nationale (législation, établissement de politiques, délivrance de licences et autorisations ponctuelles), les instances de réglementation du transport aérien international recevront sans doute des apports d'au moins certains membres des trois catégories suivantes de parties intéressées :

- entités gouvernementales qui ne sont pas nécessairement chargées de la fonction de réglementation du transport aérien international, mais sont directement intéressées aux résultats de cette fonction et cherchent parfois à contrôler ou influencer des politiques ou décisions particulières : services chargés des affaires étrangères, du tourisme, du commerce, ainsi que des transports et des communications ;
- entités gouvernementales non aéronautiques dont les actions peuvent, intentionnellement ou non, influencer

la réglementation du transport aérien : services chargés des douanes, de l'immigration, de la santé publique, des impôts, des finances, du contrôle des changes, de l'environnement, de la réglementation de la concurrence et, dans certains cas, autorités de niveau infranational (par exemple autorités provinciales ou d'un État) ou autorités supranationales telles que celles d'un groupement d'États ;

- parties intéressées non gouvernementales qui pourraient chercher à influencer l'établissement de politiques ou la prise de décisions : compagnies aériennes, aéroports, consommateurs, collectivités, groupes d'intérêts commerciaux ou touristiques, personnel des transporteurs aériens et éventuellement constructeurs d'aéronefs.

Chacune de ces parties a ses propres intérêts à défendre et certains points sur lesquelles elle souhaite insister dans la formulation des politiques, décisions, règles et règlements concernant le transport aérien international. Les politiques et décisions d'autres États influencent également la réglementation nationale. Le problème auquel sont confrontées les instances de réglementation du transport aérien international est de savoir comment traiter avec toutes ces parties et répondre à leurs divers apports, souvent contradictoires.

S'agissant des parties appartenant au premier groupe (entités gouvernementales du domaine de l'aviation), la décision concernant les entités à consulter et le poids à accorder à leur point de vue peut dépendre en grande partie de leurs principales fonctions réglementaires respectives en rapport avec la fonction de réglementation du transport aérien international, compte tenu du niveau de priorité accordé aux objectifs de politique extérieure, au tourisme, au développement national et aux intérêts commerciaux, ainsi que des éventuelles exigences gouvernementales de coordination intergouvernementale, formelle ou informelle.

Parmi les parties appartenant au deuxième groupe (entités gouvernementales non aéronautiques), les services des douanes, de l'immigration, de la santé publique, des finances et des impôts sont traditionnellement ceux dont les décisions ont des incidences sur certains aspects de la réglementation du transport aérien international. Depuis quelques années, les activités dans le domaine du transport aérien sont de plus en plus influencées par les décisions réglementaires que prennent d'autres organes gouvernementaux, en particulier ceux chargés du commerce, de la législation relative à la concurrence, des impôts et de l'environnement. Comme la principale fonction ou responsabilité de ces organes est de prendre des mesures réglementaires dans des domaines autres que l'aviation, les objectifs de leurs politiques ne coïncident pas forcément avec ceux des autorités du transport aérien. Les mesures réglementaires que prennent ces organes peuvent donc avoir des incidences significatives sur l'environnement dans lequel évolue l'industrie du transport aérien. Le chevauchement de certaines fonctions et responsabilités en matière de réglementation peut aussi créer des conflits entre entités gouvernementales. En pareil cas, les instances nationales de réglementation du transport aérien devront peut-être renforcer la coordination avec ces autres organes gouvernementaux en vue d'harmoniser leurs règlements, politiques et décisions relatives au transport aérien international.

Parmi les parties appartenant au troisième groupe (parties intéressées non gouvernementales), les instances de réglementation du transport aérien international consultent habituellement la ou les compagnies nationales sur la plupart des questions relatives aux services aériens internationaux et accordent une importance considérable à leurs points de vue, sachant que la réglementation de ces questions a des incidences directes sur les intérêts de ces compagnies. Toutefois, à mesure que l'industrie du transport aérien se développe dans de nombreux pays, il est probable que d'autres parties cherchent à influencer ce processus, en cherchant de plus en plus à obtenir qu'il soit tenu compte de leurs vues lorsque des décisions sont prises, la réglementation du transport aérien international pouvant avoir des incidences économiques directes ou indirectes sur elles. Ainsi, par exemple :

- le développement des aéroports dépend des recettes provenant du trafic aérien ;
- les passagers et les expéditeurs de fret sont les utilisateurs directs des services aériens et la source directe des recettes de ces services ;
- les collectivités voient dans les services aériens un important facteur de développement de l'économie locale ;
- le développement des services de transport aérien favorise le commerce et le tourisme locaux ;
- les constructeurs aéronautiques dépendent en grande partie des commandes des compagnies, lesquelles sont susceptibles d'être touchées par les décisions réglementaires ;
- le bien-être du personnel des compagnies dépend de la santé financière de celles-ci ;
- les autres moyens de transport (tels que le transport routier ou ferroviaire) pourraient se sentir menacés par la concurrence que représentent les services aériens.

Les instances de réglementation du transport aérien devraient-elles modifier leur position traditionnelle? Devraient-elles élargir la base d'établissement de leurs politiques et décisions? D'un côté, accorder une plus grande importance aux intérêts des parties mentionnées pourrait aider à formuler des politiques et des décisions plus équilibrées en matière de transport aérien. D'un autre côté, consulter un plus grand nombre de parties pourrait aboutir à un processus plus long et plus compliqué, qui exigerait peut-être davantage de personnel, du fait de l'accroissement de la charge de travail.

La décision en ce qui concerne les parties à consulter peut dépendre du sujet à traiter. Une décision politique majeure telle que la définition de la politique de base du gouvernement en matière de transport aérien international pourrait nécessiter la consultation des trois catégories de parties intéressées. Pour les décisions relatives à la délivrance de licences, on pourrait prendre en compte essentiellement les renseignements émanant des parties directement intéressées, tels que les statistiques sur le niveau de sécurité de la compagnie qui demande la licence, communiquées par le bureau de la réglementation technique aéronautique, et/ou les observations relatives aux incidences éventuelles sur la concurrence, formulées par la ou les compagnies susceptibles d'être concernées par l'octroi de la licence. Lorsqu'il s'agit de délivrer une autorisation spéciale concernant des horaires, des tarifs ou des vols d'affrètement, le processus décisionnel peut faire intervenir seulement les parties concernées ; on peut, par exemple, demander à une direction de la navigation aérienne ou à une autorité aéroportuaire des renseignements sur les créneaux de décollage ou d'atterrissage disponibles ou consulter des compagnies concurrentes sur des questions de capacité ou de tarifs.

Certaines décisions en matière de réglementation du transport aérien prises par des gouvernements étrangers peuvent également influencer les politiques et décisions nationales en matière de transport aérien ; cela peut être le cas de décisions

relatives à la politique aéronautique internationale ou à la législation sur la concurrence prises par un autre pays qui est un marché majeur pour le ou les transporteurs aériens nationaux. Dans certains cas, les instances nationales de réglementation du transport aérien devront prendre en compte la réglementation d'une autorité supranationale constituée par un groupe ou une union d'États dont leur pays fait partie, par exemple l'obligation d'appliquer les critères convenus sur le plan international lors de la délivrance d'une licence qui permettra à un transporteur national d'assurer des services aériens internationaux.

**PLACE OPTIMALE DE LA FONCTION
DE RÉGLEMENTATION
DU TRANSPORT AÉRIEN
INTERNATIONAL**

Chaque État est le mieux placé pour déterminer la place optimale à donner, au sein de sa structure gouvernementale ; à la fonction de réglementation du transport aérien international, compte tenu de la répartition structurelle générale des responsabilités, du niveau de son développement national, de sa politique économique, de l'état de son industrie du transport aérien et des ressources humaines et matérielles disponibles. Les États ont donné à cette fonction des places diverses, qu'ils réévaluent et modifient de temps à autre pour l'optimiser.

Lorsque la place optimale de cette fonction est remise en question, la première question qui se pose est de savoir si l'entité qui l'exerce (quelle que soit sa taille) devrait :

- être indépendante ou relever d'une entité qui réglemente les aspects techniques de l'aviation civile ;
- être distincte de l'entité qui réglemente le transport aérien intérieur ou être intégrée à celle-ci ;
- faire partie d'un organisme gouvernemental plus grand (direction des transports ou ministère du tourisme, par exemple) ;
- être un organe parajudiciaire ;
- être une autorité autonome ou semi-autonome.

Dans beaucoup d'États, la réglementation tant économique que technique du transport aérien est assurée par une entité gouvernementale unique, placée sous la tutelle générale d'un ministre ou d'un directeur général de l'aviation civile. Il y a des avantages à ce qu'une entité unique gère tous les aspects de la réglementation de l'aviation civile : uniformité, cohérence et

efficacité dans l'exercice des fonctions, coordination plus étroite entre la réglementation économique et technique de l'aviation, qu'il s'agisse du trafic national ou international, et, peut-être, plus grande réactivité aux besoins de l'industrie du transport aérien. Une des faiblesses pourrait être que l'on risque, en insistant trop sur la promotion de l'aviation civile, de porter trop peu d'attention à son rôle au service d'intérêts nationaux plus larges.

Dans les États où l'activité de transport aérien intérieur est limitée, le bureau chargé de la réglementation internationale peut avoir des raisons d'incorporer dans sa propre réglementation toutes règles pertinentes relatives aux services aériens intérieurs. D'un autre côté, si la réglementation internationale est confiée à un bureau chargé de la réglementation intérieure, la réactivité à des questions nettement internationales pourrait être réduite.

Quant à savoir si la fonction de réglementation du transport aérien international devrait être localisée au sein de quelque autre entité gouvernementale ayant des responsabilités différentes du transport aérien ou plus larges, chaque solution a ses propres avantages et inconvénients.

Un département ou un ministère des transports ou des communications peut prétendre à assumer les responsabilités de réglementation du transport aérien international parce qu'un organe gouvernemental unique qui réglemente tous les modes de transport (routier, maritime et fluvial, ferroviaire, aérien, etc.) est mieux en mesure de coordonner les différentes formes de transport afin d'édifier un réseau national intégré de transports. Le point faible de cet argument pourrait être que les autres modes de transport ont des activités essentiellement intérieures, qu'ils ont peu de caractéristiques en commun et ont relativement peu d'interfaces entre eux, sauf dans le cas du transport intermodal de fret.

Un département ou un ministère du tourisme pourrait s'estimer mieux placé pour être chargé de la réglementation du transport aérien international, en particulier dans des États où le tourisme est une composante essentielle de l'économie nationale. L'argumentation serait sans doute que les deux industries sont étroitement liées et fortement interdépendantes, les services aériens pouvant être le principal moyen d'attirer les touristes étrangers, et qu'une coordination étroite au sein d'une même entité gouvernementale pourrait maximiser les avantages à retirer de ces deux industries. Toutefois, des décisions fondées principalement sur des considérations de promotion du tourisme pourraient être perçues comme compromettant les intérêts de la ou des compagnies nationales (par exemple si l'accès au marché national est accordé sans réciprocité à des compagnies étrangères) ; elles pourraient par ailleurs avoir des incidences sur les services de poste et de fret aériens.

Un département ou un ministère du commerce pourrait également trouver logique de se voir confier la réglementation du transport aérien international, parce que les services aériens internationaux sont une composante importante du commerce international (en particulier dans un État où les services aériens sont essentiellement ou entièrement internationaux). Par ailleurs, le transport aérien étant devenu un des secteurs du commerce des services, le placer sous la tutelle d'un département du commerce pourrait contribuer à la réalisation d'un meilleur équilibre général de la balance commerciale. Cependant, les intérêts du transport aérien risqueraient d'être alors subordonnés à d'autres intérêts économiques, voire sacrifiés, et une réglementation du transport aérien élaborée sous l'influence de politiques commerciales pourrait créer des litiges avec d'autres États où l'industrie du transport aérien fonctionne encore essentiellement dans le cadre d'un régime réglementaire autre que celui du commerce.

Un département ou un ministère des affaires étrangères pourrait considérer qu'il devrait avoir à jouer un rôle, voire un rôle prépondérant, dans la réglementation du transport aérien international en raison des aspects liés aux relations internationales et de l'expertise qu'il possède dans ce domaine. Il pourrait soutenir que les accords bilatéraux sur les services aériens et leur négociation font partie de relations internationales plus larges et nécessitent donc une analyse ou une coordination au niveau de la politique étrangère. Il se pourrait toutefois que les fonctionnaires des affaires étrangères ne soient pas familiarisés avec ce que l'aviation civile a de spécifique et ne possèdent pas les connaissances nécessaires des aspects techniques ou économiques des activités et de la réglementation du transport aérien. Ils pourraient même subordonner celui-ci à d'autres objectifs de politique étrangère.

Un département ou un ministère de la défense pourrait (rarement) revendiquer un rôle dans la réglementation du transport aérien civil en raison de l'importance militaire stratégique de la ou des compagnies nationales ou des compétences en aviation qui existent au sein des forces aériennes nationales. Toutefois, il est peu probable que les besoins de la défense stratégique coïncident avec ceux du transport aérien international et, normalement, l'expérience et l'expertise commerciales qu'exige la réglementation du transport aérien ne sont pas rencontrées dans des organismes militaires.

Certains États, surtout ceux où l'industrie du transport aérien est bien développée, avec des transporteurs aériens multiples qui diffèrent par l'appartenance, la taille et le niveau de développement (par exemple compagnies en activité bien développées, nouveaux venus, etc.), trouveront peut-être préférable d'établir un organe parajudiciaire pour exercer

certaines ou l'ensemble des fonctions de réglementation du transport aérien, par exemple la délivrance des licences et l'attribution des autorisations d'exploitation de routes. La principale raison serait la volonté d'assurer l'équité dans la réglementation et d'éviter des décisions fondées sur des considérations purement politiques. Une faiblesse d'une telle entité pourrait être de ne pas tenir entièrement compte de politiques gouvernementales différentes ou qui envisagent un rôle différent pour le transport aérien.

D'autres États pourraient juger souhaitable d'instituer une autorité de l'aviation civile autonome ou semi-autonome, entité partiellement ou entièrement indépendante, voire quasi privée, chargée par l'État de certaines fonctions d'aviation civile. Ceci présente l'attrait d'une efficacité et d'une souplesse de fonctionnement peut-être plus grandes et de la possibilité d'un soutien au moins partiel provenant de fonds générés par les services et les installations (ainsi que de recettes extra-aéronautiques), au lieu d'un financement entièrement gouvernemental. Une telle autorité, qui maîtriserait davantage ses ressources humaines et financières, pourrait fonctionner dans le cadre d'orientations de politique gouvernementales en tenant dûment compte des facteurs économiques, et parvenir ainsi à de meilleurs résultats, en ce qui concerne aussi bien la réglementation du transport aérien que la viabilité financière de son fonctionnement. Le principal inconvénient est une incapacité structurelle (inhérente à l'autonomie vis-à-vis de son gouvernement) d'accomplir les fonctions requises de ce gouvernement dans le cadre de traités et d'accords internationaux.

Avec la tendance à la libéralisation et à la privatisation, ces dernières années ont vu un nombre grandissant d'États établir des autorités autonomes, en particulier dans le domaine de la fourniture de services aéroportuaires et de navigation aérienne. L'expérience acquise dans le monde indique que là où des aéroports et des services de navigation aérienne sont exploités par des entités autonomes (commercialisées, voire privatisées), leur situation financière générale et l'efficacité de leur management ont tendance à s'améliorer. L'OACI recommande donc que les États envisagent d'établir de telles entités autonomes là où ce sera dans les meilleurs intérêts des fournisseurs et des utilisateurs (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* [Doc 9082]). L'OACI a élaboré aussi des éléments indicatifs relatifs à l'établissement de telles entités (concernant, par exemple, leur structure organisationnelle, leur portée et leurs responsabilités), qui figurent dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) et la circulaire *Privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne* (Cir 284).

Partie 2

RÉGLEMENTATION BILATÉRALE

Chapitre 2.0

INTRODUCTION À LA RÉGLEMENTATION BILATÉRALE

La **réglementation bilatérale** est une réglementation établie conjointement par deux parties. Il s'agit le plus souvent de deux États, mais il se peut aussi qu'une des parties, ou les deux, soit un groupe d'États, un **État supranational** (c'est-à-dire une communauté ou autre union d'États agissant comme un organe unique en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par ses États membres), un organe gouvernemental régional, voire deux compagnies aériennes (par exemple pour la détermination de la capacité ou des tarifs).

L'objectif de la réglementation bilatérale dans le domaine du transport aérien international est généralement de conclure, mettre en œuvre ou proroger quelque type d'accord ou d'entente intergouvernementale sur les services aériens entre les territoires des deux parties.

Un bref historique de l'évolution de la réglementation bilatérale des services aériens internationaux suit la présente introduction.

Les activités de réglementation bilatérale intergouvernementale impliquent souvent des consultations officielles visant à conclure, interpréter, élargir ou modifier un accord, un arrangement ou une entente concernant des services aériens internationaux, ou à résoudre un différend s'y rapportant. Les nombreux aspects et étapes de ce processus sont examinés au Chapitre 2.1.

À la différence de la réglementation nationale ou multilatérale, la réglementation bilatérale du transport aérien international n'a pas de structure organisationnelle. Elle possède cependant une structure étendue de réglementation juridique, constituée de plusieurs milliers d'accords et d'ententes bilatéraux. Le Chapitre 2.2 explique cette structure en recensant les types fondamentaux de documents utilisés dans la réglementation bilatérale, en définissant et décrivant les dispositions caractéristiques des accords bilatéraux de transport aérien et en citant plusieurs types d'accords bilatéraux relatifs à des questions étroitement liées au transport aérien.

La réglementation bilatérale du transport aérien international ne s'est pas faite sans défis ni problèmes chroniques. Le Chapitre 2.3 expose certaines questions clés liées au processus ou à la structure de la réglementation bilatérale.

Ces dernières années, les États ont tissé entre eux de nouveaux types de liens, surtout avec la formation de communautés économiques ou d'autres unions d'États. Comme sa définition l'indique, la réglementation bilatérale peut maintenant lier des États selon divers types de relations autres que de un à un, et elle pourrait le faire à l'avenir dans une mesure grandissante. Le Chapitre 2.4 présente une typologie des négociations existantes ou possibles à l'avenir concernant les services aériens.

Les sujets qui constituent le contenu de la réglementation bilatérale — droits de trafic, capacité, tarification, etc. —, sont présentés dans la Partie 4 du manuel.

ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION BILATÉRALE DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

La réglementation bilatérale des services aériens internationaux a évolué au cours de plusieurs décennies. Bien que les premiers services de transport aérien international remontent aux années 1920, peu d'accords bilatéraux intergouvernementaux furent conclus durant les premières décennies, car le volume d'activités de transport aérien international était faible et beaucoup de vols commerciaux cessèrent ensuite pratiquement pendant la période 1939-1945 (Seconde guerre mondiale).

Les accords bilatéraux actuellement en vigueur, qui constituent la majorité des documents de réglementation du transport aérien international, sont en majeure partie postérieurs à la Conférence internationale de l'aviation civile tenue à Chicago

en 1944 (voir Chapitre 3.0). Le large usage que font les États des accords bilatéraux pour régler le transport aérien international découle de la reconnaissance dans la Convention relative à l'aviation civile internationale (dite ci-après Convention de Chicago) du principe de la souveraineté de chaque État sur l'espace aérien au-dessus de son territoire (article premier) et de la nécessité d'obtenir une permission spéciale ou toute autre autorisation pour exploiter des services aériens internationaux réguliers au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant (article 6), ainsi que de l'insuccès des tentatives faites pour établir un régime de réglementation multilatérale des aspects commerciaux du transport aérien international. Ainsi, les négociations bilatérales et les accords qu'elles ont engendrés sont devenus la méthode privilégiée des États pour échanger des droits commerciaux relatifs aux services aériens et s'entendre sur les façons de régler la capacité, les tarifs et d'autres questions.

Parmi les accords aériens bilatéraux postérieurs à 1944, celui qui a eu le plus d'importance et d'influence sur l'élaboration de la réglementation du transport aérien international est l'accord conclu en 1946 entre les États-Unis et le Royaume-Uni (connu sous le nom d'Accord Bermudes I). Cet accord résulte d'un compromis entre les deux grandes approches de la réglementation des services de transport aérien international qui s'étaient dégagées de la Conférence de Chicago, sans qu'une solution fût alors trouvée. Selon le premier point de vue, il ne devait pas y avoir de réglementation de la capacité ni des tarifs, ni de définition étroite de routes. À l'autre extrême, on voulait que la capacité soit prédéterminée, que les tarifs soient réglementés par une agence internationale et que les routes soient spécifiées. En vertu de l'accord de compromis, les tarifs devaient être établis par les compagnies aériennes par l'intermédiaire de l'Association du transport aérien international (IATA), sous réserve de l'approbation des deux parties. La capacité devait être déterminée par les compagnies aériennes sous réserve de certains principes convenus et de la possibilité d'une révision conjointe par les parties ou leurs autorités de l'aviation, au terme d'une période d'exploitation. Les routes étaient spécifiées.

De nombreux accords de type Bermudes ont par la suite été signés par chacun des partenaires d'origine avec d'autres États,

ainsi que par d'autres paires d'États. L'Accord des Bermudes est ainsi devenu un modèle qui a été prédominant au cours des quatre décennies ultérieures, même si un grand nombre d'accords, tout en s'inspirant de ses principes, prévoyaient aussi une détermination préalable de la capacité. Les accords bilatéraux ont constitué une base normative relativement stable et équilibrée à partir de laquelle le système de transport aérien international a connu une croissance constante.

Durant les années 1970 et 1980, divers États ont libéralisé leurs politiques de réglementation du transport aérien international. Quelques nouveaux accords bilatéraux de caractère libéral ont ainsi été conclus, généralement caractérisés par l'élimination des contraintes de capacité, une importante réduction de l'intervention gouvernementale dans les questions tarifaires, un accès accru aux marchés et la possibilité pour chaque partie de désigner plus d'une compagnie aérienne comme bénéficiaire de cet accès.

Les années 1990 ont vu de rapides changements dans le contexte réglementaire et l'environnement d'exploitation du transport aérien international, ainsi que des changements structurels dans l'industrie du transport aérien. La libéralisation est devenue largement répandue. Pour s'adapter aux changements, de nombreux États ont apporté des ajustements à la réglementation et ont adopté des politiques plus libérales, en général en assouplissant la réglementation à divers degrés. Certains États ont conclu de nouveaux accords bilatéraux libéraux, éliminant pratiquement toutes restrictions portant sur l'accès au marché, la capacité et la tarification (ce que l'on appelle accords « ciel ouvert »). La réglementation du transport aérien international a connu aussi une régionalisation grandissante, convertissant certaines réglementations bilatérales en réglementations multilatérales régionales ou infrarégionales.

Au cours de la décennie qui a débuté en 2000, la libéralisation devrait se poursuivre et s'intensifier, dans le cadre aussi bien d'accords bilatéraux nouveaux ou revus que d'autres arrangements nouveaux, dont la réglementation collective par des groupes d'États, par exemple sur une base multilatérale régionale ou infrarégionale. Elle pourrait aussi comporter l'utilisation de nouveaux types d'accords, tels qu'un accord plurilatéral entre États partageant les mêmes idées (voir Chapitre 2.4).

Chapitre 2.1

PROCESSUS DE LA RÉGLEMENTATION BILATÉRALE

Le processus de la réglementation bilatérale est très différent du processus de la réglementation nationale ou multilatérale. De façon caractéristique, il commence lorsqu'un État (ou une organisation d'États) propose à un autre État (ou à une autre organisation d'États) de travailler ensemble à un accord ou une entente en matière de services aériens et lorsque les parties en cause s'y préparent. Il se poursuit avec les rencontres et négociations proprement dites entre leurs représentants. La signature d'un document liant les parties ne met pas fin au processus ; elle marque la première étape de la gestion de la mise en application des modalités convenues, activité dans le cadre de laquelle les États reviendront souvent au cycle de préparation, d'entretiens et de résultats pour interpréter leurs ententes, les amender ou en étendre la portée, ou parfois les résilier.

Le **processus de la réglementation bilatérale** est avant tout un processus de **consultation**, à savoir la communication et les interactions qui interviennent sur une certaine période entre deux parties, en général mais pas toujours deux États, pour interroger ou informer, établir ou modifier une relation ou résoudre un différend entre elles. Le terme consultation (parfois au pluriel) s'applique à une vaste gamme de communications et d'interactions bilatérales de ce genre.

La **consultation officielle** comporte habituellement des rencontres de délégations composées de plusieurs personnes et dirigées chacune par un chef de délégation désigné, auquel des pouvoirs appropriés ont été délégués.

La **consultation informelle**, par contre, peut comporter des communications exclusivement écrites, exclusivement verbales ou une combinaison des deux. Elle peut se produire à l'occasion de rencontres entre deux personnes seulement ou entre un petit nombre de personnes (par exemple l'attaché aéronautique civil de l'ambassade d'un État et un fonctionnaire de l'aviation civile de l'État hôte), au cours desquelles des notes peuvent être produites ou échangées. Ce genre de

consultation peut aussi se faire par téléphone, par la transmission électronique de messages ou, plus traditionnellement, par expédition et réception d'un document officiel, habituellement par la voie diplomatique.

Une **négociation** est une consultation, habituellement officielle, qui a pris la forme (ce qui parfois était entendu depuis le départ) d'un processus de marchandage entre les parties. Bien que toutes les négociations soient également des consultations, les consultations ne sont pas toutes des négociations.

Les trois prochaines sections du présent chapitre examinent respectivement l'institution et la préparation d'une consultation bilatérale officielle, les types de réunions et de documents utilisés lors des consultations et négociations, ainsi que les considérations stratégiques et techniques qui interviennent dans les consultations et négociations. Il est à noter que les renseignements présentés dans ces trois sections représentent l'optimum dans les pratiques des États : le processus pourra être moins élaboré dans beaucoup de consultations/négociations bilatérales. La dernière section décrit la conclusion formelle d'un accord et les processus qui interviennent dans la mise en œuvre, la gestion et la résolution des différends ainsi que l'amendement ou la résiliation d'un accord.

INSTITUTION ET PRÉPARATION D'UNE CONSULTATION BILATÉRALE OFFICIELLE
--

Habituellement, une consultation bilatérale officielle s'engage lorsqu'un gouvernement partie demande à un autre gouvernement partie d'avoir des entretiens. Dans la grande majorité des cas, chacune des deux parties est un gouvernement national ; cependant, l'une d'elles ou les deux pourrait être une organisation d'États dûment autorisée par ses membres à tenir la consultation. Vient alors, en général, une consultation

informelle au sujet du lieu et des dates de la première rencontre ou éventuellement pour déterminer s'il existe un consensus sur l'opportunité de tenir une consultation officielle.

Avant de demander une consultation officielle, la partie qui prend l'initiative aura de nombreux éléments à déterminer sur le plan interne.

La détermination la plus fondamentale est celle du caractère, du genre ou du type fondamental de consultation (et de négociation éventuelle) qui pourrait avoir lieu. Dans le domaine des relations intergouvernementales en matière de transport aérien international, on en distingue cinq types, selon l'objectif de base.

La **consultation d'innovation** est celle par laquelle la partie qui prend l'initiative cherche à établir une relation pour la première fois (par exemple pour l'établissement d'un premier accord de transport aérien entre les parties) ou à modifier cette relation de façon très significative (comme par la conclusion d'un accord entièrement nouveau en remplacement d'un accord existant).

La **consultation pour modification** est celle par laquelle la partie qui prend l'initiative cherche à parvenir à une modification mutuellement avantageuse dans la relation établie (par exemple pour un élargissement mutuel de l'accès, une modification mutuelle de la capacité convenue ou l'addition d'un article sur la sûreté de l'aviation).

La **consultation pour redistribution** est celle par laquelle la partie qui prend l'initiative cherche à obtenir une augmentation nette des occasions ou des avantages que lui donne la relation établie (par exemple accès à de nouveaux marchés, recettes des transporteurs ou autres avantages tangiblement plus élevés que ses nouvelles concessions éventuelles) en vue de corriger ce qui est perçu comme un déséquilibre.

La **consultation pour règlement de différend** est celle par laquelle la partie qui prend l'initiative recherche la normalisation, c'est-à-dire la conformité d'une situation avec ce que cette partie perçoit comme conforme à l'accord (par exemple, une augmentation de capacité par un ou plusieurs transporteurs de l'autre partie, à laquelle la première partie a des objections).

La **consultation pour extension** est celle par laquelle la partie qui prend l'initiative cherche à obtenir la prorogation d'un arrangement au-delà d'une date précédemment convenue (telle que la date d'expiration d'un accord ou d'une entente accessoire, établissant par exemple un régime de capacité provisoire).

Certaines consultations peuvent posséder des caractéristiques de plus d'un type ; cependant, certaines caractéristiques sont susceptibles d'être prédominantes. Connaître le caractère d'une consultation officielle possible peut se révéler utile à tous les stades du processus.

Le choix du moment est une autre considération préliminaire importante, non pas tant en ce qui concerne les modalités administratives détaillées et la disponibilité de personnel qu'en ce qui a trait au cadre ou au contexte général :

- Les parties ont-elles quelque différend majeur dans un autre domaine (non aéronautique)?
- L'une ou l'autre des parties est-elle dans une période de changement possible ou effectif de gouvernement, pendant laquelle ses politiques internes ou ses capacités décisionnelles sont en fluctuation?
- Le fait de lier la tenue des consultations sur le transport aérien à quelque événement futur d'importance (par exemple visite d'un chef d'État ou de gouvernement) pourrait-il avoir un effet négatif ou positif sur les résultats de ces consultations?
- Les parties sont-elles alliées dans quelque effort diplomatique coopératif et important au cours duquel l'une d'elles ou les deux s'estiment tenues d'éviter un affrontement à propos d'un différend en matière de transport aérien?

Ces considérations seront sans doute examinées par la branche diplomatique ou « affaires étrangères » des autorités du transport aérien d'un État. Il est peu probable dans la plupart des cas qu'elles soient déterminantes en ce qui concerne le choix du moment, mais elles peuvent être importantes dans certains cas.

Autres considérations préliminaires (mais pas nécessairement déterminantes) :

- degré de consensus interne (tant au sein du gouvernement qui demande la consultation qu'avec et parmi ses transporteurs aériens nationaux et d'autres parties intéressées) ;
- évaluation du pouvoir de négociation existant ;
- idée approximative de ce qui constituerait une consultation réussie ;
- chances de succès.

À la réception d'une demande de consultation officielle (ou même en prévision d'une telle demande), l'autre partie doit faire sensiblement les mêmes déterminations, mais dans nombre de cas les perspectives seront nettement différentes. Par exemple, la partie qui reçoit une demande de consultation pour règlement de différend pourrait bien estimer que sa conduite est parfaitement conforme à l'accord. Elle souhaitera peut-être éviter ou retarder la consultation dans les limites des procédures de règlement des différends, dans le cas d'un accord existant. Autre exemple : la partie qui reçoit une demande de consultation pour redistribution souhaitera peut-être éviter entièrement, ou à tout le moins reporter le plus possible, la solution recherchée par la partie qui a fait la demande. La plupart des accords bilatéraux contiennent cependant une disposition prévoyant un délai de réponse précis à une demande de consultation (par exemple 30 ou 60 jours).

Si les deux parties conviennent d'entamer une consultation officielle, elles se consulteront probablement sur le plan informel au sujet d'arrangements administratifs pertinents, tels que la date de début des entretiens, la période maximum pendant laquelle les délégations respectives devront vraisemblablement être disponibles pour ces entretiens (ou pour la série d'ouverture) et le **lieu de la négociation**, *endroit situé sur le territoire de l'une des deux parties, caractéristiquement un siège de gouvernement ou quelque autre endroit convenu d'un commun accord*. Dans certains États, l'usage veut que la délégation de la partie qui a fait la demande se rende sur le territoire du partenaire bilatéral pour la première série, après quoi les séries seront tenues alternativement dans chacun des deux territoires. En outre, le rang du chef de délégation prévu peut être une source de préoccupation pour l'autre partie, surtout s'il est perçu comme trop bas ou trop élevé pour la consultation en vue.

Toujours dans le cadre des contacts précédant la consultation, une partie peut proposer à l'autre, ou les deux peuvent se proposer, des idées ou même des textes à examiner. Il peut s'agir par exemple, lorsqu'il n'existe aucun accord préalable, du **modèle d'accord de transport aérien bilatéral** de l'une des parties, *document de format normalisé qui contient les arrangements réglementaires que cette partie souhaite inclure dans de tels accords, ainsi que les libellés qu'elle préfère*.

Au cours des contacts qui précèdent la consultation, il est probable que les parties se communiqueront les sujets qu'elles souhaitent examiner, et même un ordre préférentiel d'examen. Des désaccords sur les sujets et leur examen peuvent survenir et persister, ou bien il peut être convenu d'un ordre du jour, informel ou formel. Il pourra être nécessaire aussi de se mettre d'accord sur les modalités d'interprétation.

L'étendue et les sortes de préparatifs dont les parties s'occuperont au cours de la période précédant la consultation peuvent

varier grandement. Tout dépendra de l'importance attachée aux consultations, de la disponibilité des ressources en personnel ainsi que du temps et des efforts que l'État peut et souhaite consacrer à la tâche. En général, chaque partie recueille et analyse les données quantitatives et qualitatives pertinentes.

Les données quantitatives recueillies et analysées en préparation d'une consultation concerneront probablement les aspects suivants :

- chiffres actuels et prévus sur les services aériens, volumes de trafic, parts de marché et coefficients d'occupation pertinents (globalement, pour des paires de villes particulières et des types particuliers de services aériens) ;
- recettes antérieures ou possibles des transporteurs ;
- données sur les aéroports, le tourisme et le commerce ;

dans la mesure où ces renseignements se rapportent à des questions connues ou anticipées.

Les données qualitatives recueillies et analysées en préparation d'une consultation concerneront probablement les aspects suivants :

- faits relatifs aux politiques pertinentes et aux objectifs globaux des négociations de transport aérien de chacune des parties ;
- préoccupations connues des transporteurs aériens de chacune des parties et d'autres intéressés ;
- renseignements détaillés sur les questions en litige ou qui risquent de poser problème ;
- renseignements sur les positions adoptées ou les résultats obtenus par l'autre partie dans des circonstances similaires ;
- historique des relations bilatérales en matière de services aériens ;
- renseignements concernant les membres de l'autre délégation et la façon dont leurs intérêts particuliers pourraient diverger des intérêts généraux de cette délégation ;
- renseignements concernant les relations bilatérales de transport aérien entre l'autre partie et des tierces parties (le *Recueil de sommaires codés des accords bilatéraux de transport aérien* [Doc 9511] résume les principales

dispositions de tous les accords bilatéraux de transport aérien déposés par les États contractants et une base de données informatisée de l'OACI tient à jour ces renseignements).

Pour se préparer aux entretiens, chaque partie tiendra probablement des consultations internes (ou de nouvelles consultations internes) entre les services gouvernementaux intéressés (habituellement, ceux qui sont responsables de l'aviation civile et des affaires étrangères, et parfois d'autres services), ainsi qu'avec la ou les entreprises nationales de transport aérien et les parties non gouvernementales intéressées. Sur la base de ces consultations et des données préparées, chacune des parties élabore une position de négociation confidentielle. Une **position de négociation** ou **note de position** est une expression d'objectifs et de priorités de négociation internationale reflétant ses politiques de transport aérien ainsi que, le cas échéant, des positions de repli ou des objectifs de rechange. Il est possible d'y présenter aussi les grandes questions, des scénarios pour leur solution, les stratégies à suivre, des données et analyses, les points de vue pertinents de parties intéressées, ainsi que des observations sur les positions de l'autre partie qui sont anticipées. Normalement, cette position ou cette note appelle l'approbation d'instances supérieures. Une fois approuvée, elle constitue les instructions de la délégation.

La **délégation** ou l'**équipe de négociation** se compose en général de fonctionnaires de l'aviation civile ou de diplomates, de représentants des compagnies aériennes nationales et dans certains cas d'autres parties intéressées (par exemple aéroport, ville, travailleurs, tourisme) ; elle est habituellement dirigée par un fonctionnaire désigné de l'aviation civile ou des affaires étrangères. Lorsque les consultations se déroulent en dehors du territoire national, un fonctionnaire de l'ambassade fait souvent partie de l'équipe. Dans certains États, des groupes tels que les compagnies aériennes, les aéroports, les villes et les travailleurs seront représentés par des responsables des organisations correspondantes.

Les décisions prises quant à la composition de l'équipe de négociation peuvent avoir des conséquences importantes pour les consultations comme pour leurs résultats :

- Convient-il que le chef de la délégation soit le fonctionnaire du rang le plus élevé ou devrait-il être un représentant du ministère ou département de tutelle, même de rang moins élevé? Autrement, la sélection devrait-elle être fondée sur les connaissances, l'expérience et les habiletés en diplomatie et négociation?
- Convient-il que les différents membres de l'équipe soient choisis ou affectés uniquement en fonction des

connaissances, de l'expérience et des habiletés requises (par exemple en matière d'analyse de routes ou d'évaluation de tarifs), ou les critères de sélection devraient-ils comporter un facteur de pondération pour la représentation adéquate des départements, bureaux ou groupes d'intérêts concernés?

- Convient-il que le nombre de membres de l'équipe soit aussi élevé que le permettent les ressources, de manière à assurer la possibilité de contributions diverses à l'effort d'équipe, ou serait-il préférable de le limiter à un minimum, pour plus d'efficacité dans la prise de décisions au sein de l'équipe pendant les consultations ou négociations?
- Si les consultations avec une deuxième partie sont relativement fréquentes, sinon régulières, est-il plus important d'assurer la continuité de l'expérience des questions examinées avec cette deuxième partie en y affectant les mêmes personnes, ou est-il plus important de choisir les personnes affectées à ces négociations en fonction d'un autre critère?

Dans la pratique, il se peut qu'un manque de personnel influence la composition de l'équipe pour l'ensemble ou la majeure partie des consultations. Les décisions en matière de composition de l'équipe peuvent aussi refléter des pratiques établies ou des compromis pratiques.

Les noms et les fonctions des membres de la délégation, ou de l'équipe de négociation, sont habituellement communiqués à l'avance à l'autre partie, tant par courtoisie que pour des raisons administratives pratiques telles que l'accès à des locaux gardés, l'attribution des places autour de la table de réunion et les invitations aux activités sociales.

**CONSULTATIONS ET
NÉGOCIATIONS : TYPES DE
RÉUNIONS ET DE DOCUMENTS**

Une consultation ou négociation bilatérale officielle commence habituellement par les allocutions de bienvenue du président de la délégation hôte et du président de la délégation en visite, au cours ou à la suite desquelles les membres de chaque délégation sont présentés.

Les détails administratifs, tels que les heures de travail et la disponibilité de salles où les délégations pourront discuter en privé, sont communiqués et éventuellement débattus. On pourra

chercher à s'entendre sur le caractère confidentiel des entretiens, et en particulier sur la question de savoir si des déclarations indépendantes ou conjointes devraient être communiquées aux médias d'information. L'ordre d'examen des sujets, qui pourra ou non constituer un ordre du jour formel, sera sans doute établi d'un commun accord (si cela n'a pas été fait à l'avance). Les activités sociales sont annoncées.

Les communications verbales importantes entre délégations peuvent avoir lieu dans divers cadres, le plus courant étant la **Plénière**, toute réunion officielle entre les deux délégations. Ce type de réunion est différent de la **réunion des dirigeants**, limitée aux présidents et aux membres de plus haut rang des délégations, ou de la **réunion de présidents**, rencontre privée entre chefs de délégation. Les présidents peuvent aussi instituer, en fonction des besoins, des **groupes de travail** ou **groupes d'experts**, composés d'un ou de quelques experts de chaque délégation, auxquels est confiée la tâche de régler les questions de détail ou les problèmes techniques. Lorsqu'on est parvenu en plénière à s'entendre sur les grandes questions ou que l'entente est imminente, les présidents peuvent constituer un **groupe de rédaction** composé d'un ou quelques experts de chaque délégation, pour établir les textes pertinents se rapportant aux questions sur lesquelles on s'entend.

Les expressions **série de consultations** et **série** ou **cycle de négociations** sont des expressions imprécises décrivant soit une période, habituellement mesurée en jours ou en semaines, pendant laquelle les équipes de consultation ou de négociation se rencontrent au même endroit, soit une série de rencontres espacées sur une plus longue période et tenues dans un but unique, par exemple la conclusion d'un nouvel accord sur les services aériens.

Les documents examinés pendant une consultation ou une négociation (après avoir été communiqués à l'avance), ou utilisés de quelque façon au cours ou à la fin d'une série d'entretiens, sont parfois désignés par des termes employés dans la pratique diplomatique, mais que les responsables de la réglementation du transport aérien, représentants de compagnies aériennes et autres non-diplomates faisant partie de l'équipe de négociation ou en communication avec elle ne connaissent peut-être pas.

La **note diplomatique**, appelée parfois simplement **note**, est le type de communication écrite le plus fréquemment utilisé entre un ambassadeur ou une ambassade d'un État et le ministre ou Ministère des affaires étrangères de l'État hôte. La note diplomatique peut revêtir diverses formes. Une **note formelle**, ou à la première personne, est une note diplomatique de la personne qui l'a signée ou paraphée. Elle commence habituellement par « Excellence (Monsieur), j'ai l'honneur...,

etc. », par opposition à une **note à la troisième personne**, *missive signée ou paraphée mais non rédigée à la première personne*, forme la plus souvent consacrée aux messages de caractère routinier dans la pratique moderne. Habituellement, elle commence par « L'ambassade de... présente ses hommages au Ministère des affaires étrangères et..., etc. » ou « Le Ministère de..., etc. ». Une **note verbale** est une note à la troisième personne et qui, en règle générale, ne comporte ni destinataire ni signature. Certains États considèrent qu'une note à la troisième personne est aussi une note verbale et qu'il n'existe donc que deux types de note : note formelle et note verbale.

Pendant une consultation ou négociation, l'une des parties peut soumettre à l'autre un **aide-mémoire**, document qui sert de memorandum ou de référence écrite concernant le ou les sujets de discussion. Rarement utilisé, le **document officieux** ou **non-document** a le même but que l'aide-mémoire mais ne porte aucune mention de source, de titre ou d'attribution et n'a pas de rôle dans la relation en cause.

Au cours d'une consultation ou négociation informelle, l'une ou l'autre des délégations ou les deux peuvent utiliser une forme quelconque de **note de travail de consultation (négociation)**, quel qu'en soit le titre, document qui contient des informations, présente une proposition, suggère un projet de libellé ou sert à tout autre but provisoire limité aux entretiens proprement dits. De nos jours, durant une consultation ou négociation officielle ou informelle, les représentants d'une partie peuvent simplement s'adresser à leurs homologues de l'autre partie par lettre remise en main propre ou par voie électronique.

Un **procès-verbal approuvé** est un compte rendu officiel, approuvé par les deux parties (habituellement, les délégations nationales à une consultation ou négociation), de ce qui a été dit ou fait lors d'une réunion. Un **mémoire de consultation** est un compte rendu moins formel du résultat d'une réunion qui, habituellement mais pas toujours, ne constitue pas en soi un accord ni une entente. Un **communiqué de presse approuvé** ou **communiqué de presse conjoint approuvé** est parfois publié pour tenir le public au courant des progrès d'une consultation ou d'une négociation.

Lorsqu'une consultation ou une négociation aboutit à un accord sur le fond et la forme, le président de chaque délégation paraphe chaque page et chaque correction apportée au texte préparé. Le but de cet exercice est de garantir l'authenticité du texte avant sa reproduction sous une forme se prêtant à une signature formelle. On parle d'**accord ad referendum** quand l'accord qui a été paraphé est examiné et passé en revue par les autorités compétentes de chaque partie (soit parce que les négociateurs ne sont pas habilités à engager leur gouvernement

vis-à-vis de l'accord, soit parce qu'ils souhaitent le faire examiner par leur gouvernement, processus au cours duquel des modifications de forme ou de nature technique, et parfois des changements de fond approuvés, pourront être apportés) *avant de prendre effet*.

**CONSULTATIONS ET
NÉGOCIATIONS :
CONSIDÉRATIONS STRATÉGIQUES
ET TACTIQUES**

Un chef de délégation sera probablement appelé à examiner et résoudre de nombreuses questions stratégiques susceptibles d'avoir des répercussions à long terme sur toute la série de réunions.

Toutes les négociations et certaines consultations concernent des questions sur lesquelles il y a antagonisme réel ou potentiel entre les parties et toutes traitent d'intérêts communs. Ces derniers peuvent être identiques (s'agissant, par exemple, de services aériens nécessaires qu'un transporteur d'une partie assurera à destination d'un aéroport situé sur le territoire de l'autre partie) ou complémentaires (s'agissant, par exemple, de l'inauguration d'une nouvelle liaison par un transporteur d'une partie et d'une autre nouvelle liaison par un transporteur de l'autre partie).

Chaque chef de délégation a un choix fondamental à faire : tenter d'axer le débat sur les points en litige, en exposant la position de sa délégation et peut-être ce qui la distingue de celle de l'autre partie, ou mettre en lumière les aspects d'intérêt commun qui pourraient servir de base à un accord et se concentrer sur ces aspects, en mettant moins d'emphasis sur les domaines conflictuels ou en les passant sous silence. La première approche peut être considérée comme témoignant d'une ferme intention de ne pas reculer et de ne pas accepter de compromis. La seconde peut engendrer un climat moins propice à la confrontation et plus positif. On veillera cependant à éviter de donner involontairement une impression erronée soit de manque de résolution et de détermination à atteindre des objectifs, soit de peu d'importance des questions à l'étude.

Certains chefs de délégation préfèrent avoir « sur la table » dès le début du cycle des énoncés de position ou d'objectifs sur chaque question. D'autres préfèrent rester silencieux ou dans le vague sur les positions qu'ils privilégient ou qu'ils estiment possibles au sujet de diverses questions jusqu'à ce qu'ils puissent avoir accès aux résultats qui auront été atteints sur d'autres questions.

Dans une négociation complexe, l'un ou l'autre des négociateurs ou les deux peuvent adopter une position selon laquelle toutes les questions devront être résolues avant qu'il y ait entente sur aucune d'elles. Ceci présente l'avantage de donner aux parties intéressées l'assurance que certains intérêts individuels ne seront pas sacrifiés pour parvenir à une entente sur d'autres questions qui pourraient être jugées plus importantes. Le principal inconvénient de cette approche est de prolonger l'ensemble de la période de négociation et d'accroître ainsi le risque de voir des facteurs externes imprévus défaire des concordances de vues réalisées sur certains points mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une entente définitive, dans l'attente d'une entente globale sur l'ensemble des questions.

Lors d'une négociation complexe ou présentant d'autres difficultés dans laquelle on est parvenu à une impasse, l'un ou l'autre des négociateurs pourrait aussi suggérer un échange de notes contenant de nouvelles idées sur la façon de sortir de l'impasse et de faire progresser la négociation. Les idées nouvelles peuvent avoir un aspect positif. Le risque, toutefois, est que chaque partie puisse présenter une note détaillée qui mettra l'accent sur les points en litige et les exacerbera, en liant cette partie (à supposer que la position résulte d'un consensus interne) à une position à partir de laquelle un compromis ne sera peut-être pas possible. Le résultat pourrait être encore plus risqué si l'une des parties convenait de négocier sur la base de la note (de position) de l'autre partie.

La façon dont un négociateur perçoit son propre rôle est également fort importante. Selon certains, son rôle principal devrait être de défendre et d'appuyer la position de son gouvernement. Selon d'autres, le négociateur a pour rôle principal de résoudre les problèmes de son homologue (d'une manière qui, bien sûr, lui permettra de résoudre ses propres problèmes et d'atteindre ses objectifs).

Certains négociateurs pourraient se concentrer sur la réalisation d'une entente pour l'emploi d'un certain arrangement ou mécanisme réglementaire (par exemple une certaine formule de capacité). D'autres pourraient insister sur les objectifs plus larges qui sous-tendent l'utilisation d'un certain arrangement ou mécanisme réglementaire, accroissant ainsi la probabilité de trouver un terrain d'entente en recourant à quelque autre arrangement ou mécanisme.

Lorsque des négociations sont dans l'impasse après plusieurs cycles, certains États ont trouvé utile d'affecter chacun en qualité de négociateurs/dirigeants d'équipe, des responsables de plus haut niveau, ou des professionnels possédant une expérience appropriée, qui ne sont pas intervenus précédemment. Nouveaux sur le terrain et sans le souvenir d'efforts

de marchandage sans succès, mais avec un pouvoir de négociation identique ou plus grand, ils pourraient employer des habiletés, stratégies, tactiques, etc. nouvelles pour surmonter l'impasse.

Autrement, ou en outre, les négociateurs pourraient faire un usage plus grand, voire exclusif, de réunions de présidents de délégation, réunions de responsables, groupes de travail ou groupes d'experts (dont les définitions ont été données plus haut). Selon une autre approche encore, chaque État pourrait affecter une personnalité éminente et expérimentée, non engagée dans les négociations, qui communiquerait en privé avec chacun des autres négociateurs, en cherchant à dégager un **accord cadre**, en l'occurrence un document contenant les grandes lignes d'un ensemble de solutions acceptables de part et d'autre, en laissant les détails à insérer ultérieurement, éventuellement par un groupe de rédaction (avec, cependant, le risque d'impasse future sur certains détails). Un tel accord pourrait aussi, en théorie, être atteint en utilisant n'importe lequel des types ci-dessus de réunions d'un niveau plus bas que celui des délégations, mais en pratique le succès par cette voie est moins probable.

Une autre considération stratégique consiste à déterminer s'il faut recourir ou non à une ou des ententes secondaires confidentielles. Une telle méthode enlève toute transparence à l'accord. Elle signifie soit que l'entente secondaire perdra son caractère confidentiel une fois qu'elle sera devenue publique avec l'enregistrement à l'OACI (exigé par l'article 83 de la Convention de Chicago), soit qu'elle ne sera pas enregistrée à l'OACI, contrairement aux obligations des États en la matière.

Dans une perspective tactique, un négociateur aurait sans doute des objections à ce que l'autre partie introduise une nouvelle question controversée ou fasse état d'une nouvelle exigence sans préavis suffisant ou sans que l'équipe de ce négociateur ait eu le temps d'étudier la question en détail. Un moyen d'atténuer cet effet est de présenter ce point comme une question ou une exigence qu'il serait possible d'examiner lors d'un cycle ultérieur de négociations.

Un négociateur peut opter pour les avertissements, les menaces, le bluff ou les engagements. Un avertissement est une tentative de sensibiliser l'autre négociateur ou l'autre équipe de négociation aux conséquences à envisager si l'autre partie ne réussissait pas à agir d'une certaine façon. Une menace, par contre, est une affirmation explicite selon laquelle le négociateur ou le gouvernement qu'il représente agira d'une façon déterminée pour causer un préjudice au gouvernement représenté par son homologue. Le bluff est une menace que son auteur n'est pas déterminé à exécuter. L'engagement, dans ce contexte, est

une mesure qu'un négociateur, ou le gouvernement qu'il représente, prend ou prendra pour bloquer l'un ou l'autre dans une position difficilement modifiable (du fait, par exemple, d'une nouvelle loi difficile à amender ou abroger). Présenté comme un avertissement ou une menace avant qu'une mesure ne soit prise, un engagement peut avoir un effet de levier dans la négociation.

La spécificité et l'ambiguïté font intervenir, l'une et l'autre, des considérations tant tactiques que stratégiques, mais les buts sont différents.

La spécificité peut rendre immuable l'interprétation par une partie d'un arrangement particulier et rendre l'arrangement clair pour tous. Le danger, c'est que l'utilité du texte peut diminuer lorsque la spécificité s'accroît, si les circonstances changent avec le temps.

L'ambiguïté, qui laisse tacitement chaque partie libre de fournir sa propre interprétation, est un outil tactique souvent utile pour contourner une question que l'on n'arrive pas à résoudre. Dans la mesure où un texte est sciemment ambigu, il pourrait être qualifié d'équivoque. Sur le plan stratégique, tout comme une entente partielle, un texte ambigu laisse intentionnellement certaines questions susceptibles de poser problème et de trouver des solutions dans l'avenir. (À noter que l'équivoque dans l'expression d'une position de négociation est quelque chose de très différent, qui accroît la souplesse de manœuvre de celui qui l'utilise, tout en compliquant la tâche de l'autre négociateur.)

**CONCLUSION, MISE EN ŒUVRE,
GESTION D'UN ACCORD,
RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS
ET (EXCEPTIONNELLEMENT)
RÉSILIATION**

Le ou les textes d'un accord formel, préparés durant le processus *ad referendum*, sont habituellement identiques pour chaque partie à tous égards sauf sur un point, à savoir que chaque État a droit à la **préséance**, c'est-à-dire à l'inscription de son nom avant celui de l'autre État dans le titre, le préambule et le bloc de signatures du document de l'accord de base qu'il conserve.

La signature formelle d'un accord a parfois lieu lors d'une cérémonie au cours de laquelle les représentants désignés des gouvernements parties à l'accord signent ce dernier. Avant la signature formelle, les représentants désignés de chacune des parties pourront présenter à leurs homologues de l'autre partie

leur *attestation de plénipotentiaire*, document émanant de l'autorité compétente d'un État qui désigne une personne ou un groupe de personnes comme représentants de cet État pour négocier et conclure un traité ou accord avec un autre État. Les accords peuvent aussi être conclus de façon formelle par échange de notes diplomatiques. La législation de certains États exige que les accords bilatéraux soient soumis à **ratification**, processus d'examen et d'approbation par la législature ou les organes gouvernementaux compétents, qui doit être mené à bien avant que l'accord puisse prendre effet.

Les États pourraient décider, pour des raisons pratiques, que l'accord entre en vigueur à titre provisoire immédiatement après la signature, l'entrée en vigueur définitive intervenant après que chacune des parties aura avisé l'autre qu'elle a procédé à la ratification.

Un État peut également assumer les prérogatives et obligations d'un accord entre deux autres États par **succession à un accord bilatéral**, déclaration formelle d'un État précédemment placé sous l'autorité d'une partie à un accord bilatéral, par laquelle il s'engage à assumer les prérogatives et obligations qui le concernent, en vertu de cet accord. Il s'agit souvent d'un arrangement temporaire, par exemple jusqu'à ce qu'un État devenu récemment indépendant de la juridiction d'une des parties puisse négocier ses propres accords, mais dans certains cas l'arrangement pourra persister pour une durée indéfinie. La succession aux accords de transport aérien a été réalisée par déclaration unilatérale à cet effet faite au Secrétaire général des Nations Unies, ou par adhésion à un mémorandum d'entente ou échange de notes avec l'ancienne partie souveraine ou l'autre partie à l'accord en cause.

Habituellement, la première mesure que prend un État pour mettre en application un accord bilatéral de transport aérien est de désigner ou nommer formellement un ou plusieurs transporteurs aériens nationaux qui assureront les services visés par l'accord. Normalement, cela se fait par note diplomatique. Le ou les transporteurs pourront ensuite demander à l'autre État l'autorisation d'exploitation appropriée.

Les États ont constamment recours à la consultation pour gérer les relations établies dans le cadre de leurs accords bilatéraux de transport aérien. Les problèmes techniques dans les relations bilatérales en matière de services aériens sont normalement traités par voie de consultation périodique entre les autorités du transport aérien des deux États.

La consultation est pratiquement le seul moyen de résoudre les différends entre parties à des accords bilatéraux de transport aérien. Son principal avantage pour le règlement des différends est l'emploi d'une méthode bien connue, en général par des

personnes qui comprennent les questions en litige. Le principal inconvénient est que les seules parties qui interviennent sont celles qui ont sans doute des façons de voir bien établies sur ces questions et qui sont sans doute moins susceptibles d'être suffisamment objectives et souples pour régler le litige.

Les accords bilatéraux peuvent prévoir un **arbitrage**, moyen de régler un différend en le soumettant à un tribunal d'arbitrage. Un **tribunal d'arbitrage** est habituellement constitué de trois arbitres, chacune des parties désignant l'un d'eux, et les deux premiers désignant le troisième (ayant en général la nationalité d'un troisième État), qui présidera ce tribunal. Ensemble, ces arbitres se prononcent sur la ou les questions spécifiques convenues de commun accord concernant les aspects en litige dans le cadre de l'accord bilatéral de transport aérien.

Certains accords stipulent que si les parties ou leurs représentants désignés ne parviennent pas à choisir leurs arbitres dans le délai prescrit, une personnalité telle le Président du Conseil de l'OACI ou le Président de la Cour internationale de justice pourra être invitée à faire ce choix. Habituellement, le tribunal décide de ses propres procédures. Les deux États pourront toutefois négocier les questions à examiner, les documents qui seront présentés et l'ordre dans lequel chaque État fera entendre ses témoins et présentera ses arguments écrits et verbaux. La décision d'un tribunal d'arbitrage lie les deux parties. Le recours à l'arbitrage est rare, car il s'agit d'un processus coûteux et qui prend beaucoup de temps.

Le recours aux **bons offices**, c'est-à-dire à l'assistance impartiale d'un troisième État, d'une organisation internationale ou d'une personnalité importante en vue de persuader les deux parties de négocier leurs différends est rare dans le contexte du règlement des litiges dans le transport aérien. Il en va de même de la **médiation**, tentative de conciliation de la part d'un troisième État, d'une organisation internationale ou d'une personnalité importante, dont le but est non seulement d'amener les parties à négocier mais encore de le faire sur la base de propositions formulées par le médiateur.

Certains États estiment que, dans un différend bilatéral, une mesure unilatérale (telle que la suspension de l'autorisation accordée à une compagnie aérienne étrangère) n'est pas admissible avant que toutes les procédures de règlement des différends que prévoit l'accord (y compris l'arbitrage, s'il est prévu) soient épuisées. D'autres États soutiennent qu'une **mesure proportionnée**, mesure adoptée par une partie qui préserve ou rétablit sa position, mais sans la renforcer, peut être prise avant ou pendant la consultation ou l'arbitrage ou si une décision arbitrale n'est pas appliquée.

Les amendements ou modifications des accords bilatéraux sont convenus entre les parties, par voie de consultation. Ils peuvent être inclus dans un mémorandum d'entente, un procès-verbal approuvé, un échange de lettres ou un protocole, mais sont habituellement réalisés par échange de notes diplomatiques.

La plupart des accords bilatéraux de transport aérien ne comportent pas de date d'expiration, mais presque tous comportent une clause de résiliation ou de dénonciation. (Certaines parties d'un accord bilatéral, concernant par exemple d'éventuelles ententes temporaires en matière de capacité, peuvent arriver à expiration de leur propre fait, à l'issue d'une période spécifiée ou après la réalisation d'une condition convenue.) La *dénonciation d'un accord est l'avis formel qu'une partie donne à l'autre de son intention de*

cesser d'être liée par cet accord, habituellement à la fin d'une période spécifiée dans celui-ci. (Il est possible, mais le cas est rare, de dénoncer un accord en partie seulement.)

La dénonciation est peu courante mais peut se produire à la suite de l'échec de procédures de règlement des différends. On s'attend normalement à ce que les parties soient en mesure de négocier un nouvel accord au cours de la période comprise entre la dénonciation de l'accord en vigueur et son expiration. Advenant l'échec de la renégociation et en l'absence d'un nouvel accord, les États pourraient conclure des arrangements ad hoc pour permettre le maintien des services aériens entre les deux pays, ou décider de mettre fin aux services assurés entre leurs territoires par leurs transporteurs aériens respectifs et de s'en remettre aux transporteurs aériens de pays tiers pour assurer des services.

Chapitre 2.2

STRUCTURE DE LA RÉGLEMENTATION BILATÉRALE

La **structure de la réglementation bilatérale** du transport aérien international revêt la forme d'un ensemble vaste et grandissant de documents, dont chacun constitue un accord, une entente ou un arrangement entre deux États, ce qui en fait un élément du droit international. À la différence de la réglementation nationale ou multilatérale, il n'y a pas d'institutions ou d'organisations à caractère permanent qui interviennent dans la réglementation bilatérale.

Pour expliquer la structure de la réglementation bilatérale, la première section du présent chapitre, recense les types fondamentaux de documents utilisés dans la réglementation bilatérale du transport aérien international. La deuxième section définit ou décrit les dispositions types des accords bilatéraux de transport aérien (sur les services aériens). La dernière section recense divers types d'accords bilatéraux sur des questions étroitement liées au transport aérien.

TYPES DE DOCUMENTS FONDAMENTAUX

Un **accord bilatéral de transport aérien**, ou **accord sur les services aériens**, document de base le plus fréquemment utilisé par les États pour régler conjointement leurs relations en matière de services aériens internationaux, comporte habituellement une partie textuelle principale (preamble, articles, signatures), une ou plusieurs annexes, éventuellement des suppléments, ainsi que tous amendements convenus. C'est ce que ceux qui travaillent régulièrement à la réglementation du transport aérien international appellent souvent tout simplement un « **accord bilatéral** ».

La plupart des accords bilatéraux de transport aérien ne visent que les services aériens internationaux réguliers, mais quelques-uns réglementent également les services internationaux non réguliers. Un **accord sur les services aériens non**

réguliers, ou un **accord d'affrètement**, réglemente les services aériens non réguliers ou d'affrètement de façon distincte des services aériens internationaux réguliers. Un **mémorandum d'entente** est un type d'accord moins formel, qui peut néanmoins être aussi contraignant qu'un accord formel et peut viser l'un ou l'autre type de services aériens internationaux, ou les deux.

Un **Accord Chicago** ou **Accord de type Chicago** est un accord modelé sur un type normalisé d'accord bilatéral de transport aérien international rédigé à la Conférence de Chicago de 1944, qui devait servir, à titre provisoire, à l'échange de routes et de droits de trafic en attendant la conclusion d'un régime multilatéral de réglementation du transport aérien, objectif qui n'a jamais été atteint. (Le texte figure dans la Recommandation VIII de l'Acte final de la Conférence de Chicago, 7 décembre 1944.) Comme les questions de capacité et de tarifs n'étaient pas visées par ce genre de régime, un Accord Chicago ne contient habituellement pas de dispositions à ce propos, et il est supposé que cette exclusion signifie que ces questions ne sont réglementées par aucune des deux parties concernées. Relativement peu d'accords de type Chicago sont encore en vigueur.

L'**Accord des Bermudes** entre les États-Unis et le Royaume-Uni, signé aux Bermudes le 11 février 1946, a réalisé un compromis entre le point de vue des partisans d'une réglementation détaillée et celui des partisans de la non-réglementation d'éléments fondamentaux tels que la capacité et les tarifs ; il a, en fait, établi l'**accord de type Bermudes** comme modèle pour de nombreux autres accords bilatéraux de transport aérien, dans le monde entier. Cependant, bien que reprenant les principes et la terminologie « bermudiens » (voir Chapitre 2.0), de nombreux accords conclus par la suite entre des États (plus de la moitié des accords bilatéraux enregistrés auprès de l'OACI), emploient aussi une approche de la réglementation de la capacité reposant sur la détermination préalable. Le 23 juillet 1977, l'Accord des Bermudes initial a été remplacé par une version plus complexe et détaillée, l'**Accord Bermudes II**, si bien que l'accord d'origine et ceux qui s'en inspirent sont

maintenant connus sous les noms *d'Accord Bermudes I* et *accord de type Bermudes I*, respectivement.

Peu après la conclusion de l'Accord Bermudes II et suite à l'avènement de la déréglementation aux États-Unis en 1978, plusieurs États ont passé des accords généralement connus sous le nom d'*accords aériens libéralisés*, caractérisés par un plus grand accès au marché, une réglementation minimale (sinon existante) de la capacité et une nette réduction des contrôles gouvernementaux sur les tarifs des transporteurs aériens. Certains de ces accords comportent également d'autres dispositions libéralisées, sur des points tels que les vols d'affrètement, les services tout-cargo et les systèmes informatisés de réservation.

Avec l'extension de la libéralisation dans les années 1990, certains États partenaires, revenant à une idée préconisée pour la première fois en 1942, puis à la Conférence de Chicago et immédiatement après, ont conclu un *accord « ciel ouvert »*, type d'accord qui, bien qu'il ne soit pas défini uniformément par ses divers partisans, créait un régime de réglementation fondé essentiellement sur une concurrence soutenue sur le marché pour la réalisation de ses objectifs en matière de services aériens, et en grande partie ou entièrement exempt de gestion gouvernementale a priori des droits d'accès, de la capacité et des tarifs, tout en comportant des sauvegardes appropriées pour le maintien du minimum de réglementation nécessaire à la réalisation de ses objectifs.

Pour faciliter la tâche aux États et les aider à réformer et adapter leur réglementation, l'OACI a élaboré, pour que les États les utilisent s'ils le souhaitent, deux *modèles d'accords sur les services aériens (TASA)*, l'un pour le contexte bilatéral et l'autre pour les situations régionale ou plurilatérale, contenant chacun des dispositions fondées sur les approches traditionnelle, transitoire et la plus libérale, y compris un énoncé optionnel, pour les divers éléments figurant dans un accord sur les services aériens de ce type. On y trouve aussi des notes explicatives pour l'emploi des options correspondantes ou d'approches de rechange. Les TASA figurent dans le Doc 9587 — *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*.

**DISPOSITIONS TYPES
DES ACCORDS BILATÉRAUX
DE TRANSPORT AÉRIEN
(SUR LES SERVICES AÉRIENS)**

Bien que les accords bilatéraux de transport aérien et les accords sur les services aériens, dont il existe des milliers, possèdent en

général les caractéristiques d'un type particulier d'accord, chacun est unique en son genre. De façon caractéristique, ces accords ont cependant en commun de nombreux types de dispositions essentielles dont la plupart, sans être identiques, vont dans le même sens. Ces dispositions de type courant sont présentées dans les paragraphes qui suivent.

Le *préambule*, partie initiale de l'accord, énumère les *parties contractantes* ou simplement *parties* (les deux gouvernements concernés), expose les raisons pour lesquelles elles concluent l'accord et atteste qu'elles sont convenues de ce qui suit dans les autres parties de l'accord.

Un *article*, principale subdivision de l'accord, est habituellement numéroté dans l'ordre et comporte parfois un titre ; dans certains cas, ce terme peut désigner plusieurs de ces subdivisions prises collectivement lorsqu'elles traitent d'aspects du même sujet (capacité ou tarifs par exemple) ; dans ce dernier cas, le terme a le même sens que *clause bilatérale* (bien que le terme *clause* désigne aussi une subdivision d'un article).

Un *article sur les définitions*, souvent le premier article de l'accord, définit aux fins de cet accord les termes employés dans le texte, surtout s'ils sont utilisés plusieurs fois.

Un *article sur l'octroi de droits* expose le but premier de l'accord, à savoir l'octroi par chaque partie contractante à l'autre partie contractante de droits précisés dans cet article ou ailleurs, par exemple dans le ou les tableaux de routes, pour exploiter les services aériens convenus.

Un *article sur l'équité et l'égalité des chances* (ou une variante de ces termes) établit un principe général que chaque partie à un accord peut invoquer pour se protéger contre la discrimination ou contre des pratiques concurrentielles déloyales qui affecteraient son ou ses transporteurs désignés. Une autre possibilité est que ce principe soit énoncé dans une clause de l'article sur la capacité ou ailleurs dans l'accord. L'article est parfois étoffé pour exiger expressément la prise en compte des intérêts de l'autre partie et de son ou ses transporteurs. Les chances offertes le sont pour le ou les transporteurs désignés de chaque partie et peuvent être exprimées par les termes « faire concurrence » ou « exploiter ».

Un *article sur la désignation et l'autorisation* accorde le droit de désigner un ou plusieurs transporteurs aériens pour exploiter les services convenus, et établit les conditions limitées dans lesquelles l'autre partie peut refuser une autorisation d'exploitation auxdits transporteurs. Les motifs du refus (y compris le report) d'une autorisation d'exploitation sont souvent le fait que la propriété substantielle et le contrôle

effectif ne sont pas entre les mains de la partie désignatrice ou de ses ressortissants, et/ou une insuffisante disposition à se conformer aux lois et aux règlements de la partie réceptrice, et/ou une incapacité de respecter les normes de navigabilité. Plus récemment, certains accords ont employé une solution de rechange à l'exigence habituelle de propriété et de contrôle en permettant l'acceptation d'une compagnie aérienne désignée qui est constituée en société et qui a son principal établissement sur le territoire de l'État désignateur.

Un **article sur la révocation ou la suspension d'une autorisation d'exploitation** accorde à chaque partie le droit de révoquer ou suspendre une autorisation d'exploitation accordée à un transporteur aérien de l'autre partie si ce transporteur ne respecte plus une condition spécifiée, habituellement une des conditions établies pour l'octroi de cette autorisation.

Un **article sur la capacité** expose les principes ou méthodes convenus pour la réglementation de la quantité de services offerts ou à offrir en application de l'accord. L'OACI a élaboré des modèles détaillés de clauses de capacité qui illustrent les trois méthodes de réglementation possibles en la matière (détermination préalable, Bermudes I et libre détermination). Ces modèles figurent dans le Doc 9587.

Un **article sur les tarifs** expose les procédures à suivre pour l'établissement et la réglementation des prix des services aériens convenus. L'OACI a élaboré des modèles détaillés de clauses tarifaires pour trois méthodes possibles de réglementation : double approbation, pays d'origine et double désapprobation. Ces modèles figurent dans le Doc 9587, avec un exposé sur d'autres méthodes de réglementation des tarifs, telles que la « zone tarifaire » et le « pays de désignation ».

Un **article sur les statistiques** prévoit habituellement l'échange de données de trafic des compagnies aériennes portant sur les services convenus, périodiquement ou selon les besoins, pour la réglementation de la capacité ou l'évaluation des routes, ou à d'autres fins.

Un **article sur les activités commerciales** ou **article sur les occasions commerciales** précise les droits accordés au ou aux transporteurs aériens désignés de chaque partie pour réaliser des activités commerciales dans le territoire de l'autre partie. Ces droits sont parfois appelés « **droits de faire des affaires** » ou « **droits auxiliaires** » ; ils pourraient comprendre la création de bureaux de compagnies aériennes et leur dotation en personnel, les ventes en devises locales ou convertibles, les options relatives aux services d'escale, la conversion des devises et le transfert de fonds par les compagnies aériennes ainsi que, dans certains cas, les arrangements de coopération entre compagnies aériennes tels que les arrangements de

partage de codes et/ou de location. Ils peuvent couvrir aussi l'accès à des créneaux d'atterrissage et de décollage aux aéroports et/ou l'utilisation des systèmes informatisés de réservation (SIR). Un **article sur les créneaux d'aéroports** et/ou un **article sur les systèmes informatisés de réservation** sont parfois utilisés pour traiter séparément de ces deux « droits auxiliaires ».

Le terme de contraste « **droits essentiels** » est utilisé pour désigner collectivement les *droits de route, de trafic, d'exploitation et de capacité, jugés plus utiles et durables, donc « essentiels »*. Les droits d'établissement de prix sont rangés parfois dans une catégorie et parfois dans l'autre. Dans certains accords, un ou plusieurs des « droits de faire des affaires » énumérés ci-dessus font l'objet d'articles distincts.

Un **article sur la concurrence loyale**, inclusion relativement nouvelle dans certains accords bilatéraux récents, en particulier des accords libéraux, établit des principes généraux convenus et/ou des dispositions spécifiques régissant la concurrence dans la fourniture de services aériens par les compagnies aériennes désignées des parties.

Un **article sur la navigabilité** prévoit habituellement la reconnaissance mutuelle par les parties de leurs certificats de navigabilité, certificats de compétence et licences. Cette disposition figure parfois dans un **article sur la sécurité**, qui porte aussi sur une ligne d'action convenue à suivre par les parties en ce qui concerne le maintien de normes de sécurité (telles que des exigences de procédures de consultation et de mesures correctives).

Un **article sur la sûreté de l'aviation**, addition récente à de nombreux accords de transport aérien bilatéraux, expose des procédures relatives à la coopération entre les parties en vue d'éviter ou de régler les actes ou menaces d'intervention illicite dans l'aviation civile. En 1986, le Conseil de l'OACI a adopté une clause bilatérale type sur la sûreté de l'aviation, à l'usage des États contractants (voir le Doc 9587).

Un **article sur les droits de douane et taxes** prévoit que chaque partie exemptera de droits de douane, taxes et redevances, le carburant d'aviation, les pièces de rechange et les fournitures utilisés par le ou les transporteurs de l'autre partie (voir *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* [Doc 8632]).

Un **article sur l'imposition** (à défaut d'une entente fiscale distincte) exempte d'impôts les bénéficiaires du ou des transporteurs de l'autre partie et peut, dans certains cas, s'étendre aux revenus des employés desdits transporteurs (voir aussi le Doc 8632).

Un **article sur les redevances d'usage** expose les principes convenus concernant les redevances d'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne de route par le ou les transporteurs désignés de l'autre partie (voir *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* [Doc 9082]).

Un **article sur l'application des lois** stipule que les lois nationales d'une partie concernant l'exploitation, la navigation ainsi que l'admission et le départ des aéronefs visent également le ou les transporteurs de l'autre partie.

Un **article sur la consultation** expose les procédures convenues de consultation entre les parties ou leurs autorités aéronautiques (la consultation devant souvent intervenir dans un délai précis) et peut inclure une **clause d'amendement** (parfois, un **article distinct sur les amendements**) qui stipule les procédures d'amendement ou de modification de l'accord.

Un **article sur le règlement des différends** expose les mesures convenues pour régler les différends entre les parties. Ces mesures comprennent normalement la consultation et parfois l'arbitrage.

Un **article sur l'extinction** ou **article sur la dénonciation** précise comment une partie peut mettre fin à ses engagements en vertu de l'accord, habituellement un an après réception par l'autre partie d'un avis officiel à cet effet. Certains accords prévoient un préavis plus bref, par exemple six mois, ou, dans des cas exceptionnels, ne permettent la dénonciation ou l'extinction que de certaines parties de l'accord seulement.

Un **article sur les accords multilatéraux** prévoit que si un accord multilatéral intervient entre les deux parties sur toute question visée par l'accord, ce dernier sera amendé de façon à être conforme aux dispositions de l'accord multilatéral.

Un **article sur l'enregistrement** réitère l'obligation pour les parties contractantes (lorsque toutes deux sont des États contractants de l'OACI) d'enregistrer l'accord auprès de l'OACI, comme l'exigent les articles 81 et 83 de la Convention de Chicago.

Un **article sur l'entrée en vigueur** précise comment et quand l'accord prend effet, généralement suite à un échange de notes diplomatiques. Il peut spécifier une prise d'effet provisoire et prévoit parfois un mécanisme de ratification par l'une ou l'autre des parties ou les deux.

Les **dispositions relatives à la signature**, qui figurent à la fin de l'accord, indiquent la date et le lieu de la signature et

précisent les langues de l'accord. La plupart des accords établis en plus d'une langue précisent que toutes les versions sont également authentiques, mais certains prévoient qu'advenant un conflit entre versions, le texte d'une version linguistique spécifiée fera foi.

L'accord peut comporter une **annexe** (ou plusieurs annexes), c'est-à-dire des textes habituellement considérés comme faisant partie de l'accord et qui précisent généralement les droits de route, de trafic et d'exploitation mais qui peuvent traiter également, ou séparément, d'autres sujets (par exemple capacité, vols d'affrètement). Les annexes portent habituellement sur des points qui, contrairement aux articles figurant dans la partie principale de l'accord, sont appelés à être modifiés de temps à autre par les parties ou leurs autorités aéronautiques, compte tenu de l'évolution des circonstances. Habituellement, il est plus rapide d'amender une annexe qu'un article d'un accord, surtout si les lois de l'une ou l'autre partie exigent la ratification officielle de tout amendement à un article. Le type le plus courant est l'**annexe sur les routes**, qui contient le ou les **tableaux de routes** ou des descriptions des routes sur lesquelles la ou les compagnies aériennes désignées de chaque partie peuvent exploiter les services convenus, et les conditions ou restrictions qui s'appliquent à certaines routes ou à la totalité des routes.

Pour faciliter la tâche des États et les aider à libéraliser la réglementation, l'OACI a élaboré un modèle détaillé d'accord bilatéral sur les services aériens, qui comprend tous les articles que l'on trouve généralement dans un accord bilatéral sur les services aériens (voir *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international* [Doc 9587]).

Un **protocole** est un texte joint à un accord, qui précise, complète ou, dans certains cas, amende cet accord. Un **échange de lettres** (il peut y avoir plusieurs de ces échanges) complète un accord ou une entente ; en général, la première lettre contient la déclaration d'une partie sur une certaine mesure, interprétation, politique, entente supplémentaire, etc., et la lettre de réponse contient l'acceptation ou l'accusé de réception de l'autre partie.

**TYPES D'ACCORDS BILATÉRAUX
SUR DES QUESTIONS
ÉTROITEMENT LIÉES AU
TRANSPORT AÉRIEN**

En plus des accords bilatéraux de transport aérien, les États ont conclu certains autres types d'accords bilatéraux sur des questions étroitement liées au transport aérien.

Un **accord visant à éviter la double imposition dans le domaine des services de transport aérien** est un accord selon lequel les recettes des compagnies aériennes de l'autre partie, et dans certains cas les revenus de leurs employés, ne seront pas imposables. Il se peut aussi que deux États aient déjà conclu un accord à caractère général sur la fiscalité qui évite d'avoir à conclure un accord limité à l'imposition des services aériens.

Un **accord de congé anticipé** permet d'accomplir une partie ou la totalité des formalités d'entrée d'une des parties (par exemple douanes, immigration, agriculture, santé publique) dans le territoire de l'autre partie.

Un **accord sur les visas des membres d'équipage des compagnies aériennes** facilite l'entrée des membres d'équipage d'une compagnie aérienne d'une partie sur le territoire de

l'autre partie, souvent en levant l'exigence de visa ou en autorisant des entrées multiples. Certains États peuvent aussi accorder ce traitement au personnel résident des compagnies aériennes de l'autre État.

Des **accords sur les certificats de navigabilité, accords sur les télécommunications, accords sur les redevances de carburant** (devenus rare, cette question étant habituellement visée par les accords de transport aérien), **accords sur la météorologie** et **accords sur les recherches et le sauvetage** peuvent également être conclus par ceux qui négocient des accords sur les services aériens.

Un **accord de sûreté de l'aviation** joue le même rôle qu'un article sur la sûreté de l'aviation, à défaut d'un accord complet de transport aérien ou d'un accord complet sur les services aériens.

Chapitre 2.3

QUESTIONS CLÉS DU PROCESSUS ET DE LA STRUCTURE DE LA RÉGLEMENTATION BILATÉRALE

Le présent chapitre analyse cinq questions clés du processus et de la structure de la réglementation bilatérale :

- 1) la réalisation d'un équilibre des avantages dans un contexte de libéralisation ;
- 2) les faiblesses de la structure réglementaire bilatérale, telles que le manque de transparence et l'insuffisance des mécanismes de règlement des différends ;
- 3) les relations bilatérales dans lesquelles interviennent des groupes d'États ;
- 4) l'application de la législation sur la concurrence au transport aérien ;
- 5) les effets des aides/subventions publiques.

La pratique qui consiste à recourir à des accords et arrangements bilatéraux pour réglementer les services aériens commerciaux internationaux est sans incidence sur leur contenu, en ce sens que le régime réglementaire peut varier, d'un régime de réglementation gouvernementale détaillée des tarifs, de la capacité et des routes, à un régime dans lequel les partenaires bilatéraux laissent une grande latitude à leurs compagnies aériennes pour desservir le marché comme elles le souhaitent. Ainsi, la question qui se pose n'est pas de savoir si les accords bilatéraux sont, par leur nature, restrictifs ou libéraux, mais si les États souhaitent ou non continuer d'utiliser de tels accords (et, dans l'affirmative, de quelle manière) pour répondre à leur besoin de participer à un système de transport aérien international plus compétitif, marqué par de nouvelles initiatives commerciales et de marketing de la part des transporteurs aériens.

ÉQUILIBRE DES AVANTAGES DANS UN CONTEXTE DE LIBÉRALISATION

Les États ont utilisé systématiquement le processus réglementaire bilatéral pour créer des structures réglementaires bilatérales afin de réaliser les nombreux avantages qu'ils recherchent. Le processus de négociation recherche donc nécessairement ces avantages, et les structures qui en résultent (à savoir, les accords de transport aérien) sont donc nécessairement conçues pour procurer ces avantages. En concluant le processus de négociation, chaque partie s'assure de façon indépendante qu'un équilibre des avantages (ou un déséquilibre qui lui soit favorable) a été réalisé.

Si de nombreux États ont accepté le principe des « chances justes et égales » comme principe général de l'échange bilatéral de droits, les accords bilatéraux classiques sur les services aériens sont souvent basés, en pratique, sur le concept d'un équilibre des avantages mesurables (trafic transporté ou recettes réalisées ou qu'il est projeté de transporter/de réaliser) entre les transporteurs aériens respectifs de chacun des États. L'accès au marché est donc accordé (ou limité) en vue de parvenir à une égalité approximative de résultats entre les transporteurs aériens qui acheminent du trafic entre les deux États (approche « pénétration »). Cependant, de nombreux autres accords bilatéraux sur les services aériens sont fondés sur un équilibre des opportunités ou sur une égalité d'accès aux marchés dans chaque État, sans qu'il soit prévu que les transporteurs aériens des États respectifs réalisent, ou devraient réaliser, un équilibre quantitatif des résultats (approche « accès »).

La réglementation bilatérale du transport aérien international a la souplesse nécessaire pour s'adapter aux politiques d'un large éventail d'États de tailles différentes, à différents stades de développement économique, et dont les transporteurs aériens

ont une puissance et des possibilités variables. Les États s'en remettent donc souvent aux accords bilatéraux sur les services aériens pour promouvoir et/ou protéger les services aériens internationaux de leurs transporteurs aériens nationaux. La participation d'un État au système de transport aérien international se mesure donc en grande partie à l'aune des opérations commerciales de son ou ses transporteurs nationaux.

Les transporteurs aériens internationaux ont toujours cherché à maximiser leur accès et leur pénétration sur le marché mondial et les marchés régionaux en recourant à des arrangements de coopération commerciale (tels que les services en pool et les arrangements intercompagnies) avec d'autres transporteurs aériens internationaux, mais cette tendance prend maintenant d'autres formes (coentreprises, partage de codes, alliances, fusions, franchisage), ce qui a plusieurs conséquences pour le processus et la structure de la réglementation bilatérale.

Les conséquences de ces évolutions pour le processus de réglementation bilatérale sont notamment les suivantes :

- Lorsque les transporteurs qui participent à des arrangements de coopération tels que le partage de codes ont un large accès aux marchés d'États tiers, ils peuvent influencer substantiellement les courants de trafic à destination et en provenance de ces États. Cela peut obliger l'un ou l'autre des États partenaires bilatéraux ou les deux à engager des consultations ou des négociations avec de nombreux États tiers en vue d'obtenir toute autorisation nécessaire concernant l'aspect des activités de coopération qui relève de leur juridiction.
- Il devient beaucoup plus difficile de négocier un équilibre bilatéral des avantages lorsqu'ils sont obtenus en grande partie dans des États tiers et doivent être répartis entre deux ou plusieurs transporteurs, par exemple dans le cadre d'une coentreprise. À l'avenir, il pourrait être difficile pour les négociateurs de déterminer au nom de quel ou quels transporteurs ils négocient, par exemple lorsqu'un transporteur aérien étranger a une participation importante dans un transporteur aérien national.
- La valeur des avantages eux-mêmes devient plus difficile à quantifier lorsque plusieurs transporteurs internationaux interviennent, par exemple dans le cadre d'un arrangement de commercialisation conjointe.

Les conséquences de ces évolutions pour la structure de la réglementation bilatérale sont notamment les suivantes :

- Certains arrangements de coopération, concernant le fret aérien par exemple, peuvent être considérés comme des initiatives visant à éviter des restrictions prévues dans

les accords bilatéraux sur les services aériens, et par là, en fait, à fonctionner en dehors du cadre bilatéral.

- D'autres activités de coopération, telles que le partage des codes, pourraient être empêchées sur certaines routes et permises sur d'autres à cause d'un manque de cohérence du traitement ou de la définition des droits de trafic dans les accords bilatéraux avec les pays tiers concernés.
- Des prises de participation importantes de transporteurs aériens étrangers dans des compagnies nationales risquent de fausser le concept d'un équilibre bilatéral des avantages fondé sur des compagnies détenues et contrôlées au niveau national.

L'augmentation du nombre d'accords bilatéraux sur les services aériens a elle-même eu tendance à fausser le concept traditionnel d'un équilibre des avantages entre transporteurs aériens des deux États. Avec la prolifération des accords bilatéraux sur les services aériens, il y a de plus en plus de possibilités pour des transporteurs aériens d'États tiers de desservir indirectement des paires de villes bilatérales via leur propre pays. Cette augmentation des opportunités d'offrir des services dits « de sixième liberté » pourrait être renforcée par le recours au « pivotage » auquel les transporteurs aériens procèdent dans leur pays. Une proportion croissante du trafic entre paires de villes de partenaires nationaux bilatéraux étant maintenant acheminée indirectement via des pays tiers, il devient plus difficile de mesurer les flux de trafic bilatéral ayant leur origine et leur destination réelles dans les deux États qui sont des partenaires bilatéraux.

L'adaptation des accords bilatéraux sur les services aériens aux nouvelles activités de coopération des transporteurs aériens peut exiger l'emploi de nouveaux critères pour déterminer un équilibre bilatéral des avantages. Ces critères pourraient comprendre, par exemple, la mesure de l'équilibre en termes de services aériens internationaux en tant que tels (quel que soit le transporteur qui les assure) ou en termes d'octroi du même droit d'accès au marché dans les deux pays pour tous les transporteurs aériens désignés (sans qu'il soit nécessaire, par exemple, d'équilibrer les opportunités en accordant un nombre égal de points de trafic aux transporteurs aériens désignés des États respectifs). Actuellement, dans certains cas, les États considèrent que les avantages qu'apporte la croissance du tourisme et/ou des exportations par voie aérienne sont suffisamment importants, en fait, pour justifier des exceptions au principe d'équilibre bilatéral des avantages, mesuré en termes de résultats obtenus pour les transporteurs désignés respectifs.

L'emploi des critères mentionnés ci-dessus permettrait peut-être de surmonter ou d'atténuer le problème de l'équilibre des

avantages. Il n'éliminerait pourtant pas la nécessité de traiter dans certains cas avec de nombreux États tiers concernés par des arrangements de coopération autorisés à l'échelon bilatéral. Cela serait peut-être moins nécessaire si les États pouvaient s'entendre sur des définitions normalisées de termes désignant les droits que les transporteurs cherchent à obtenir par le biais d'arrangements de coopération. Par exemple, si un nombre substantiel d'États convenaient que le terme « droits de trafic » comprend le droit de partager des codes ou de recourir à des arrangement de réservation de capacité pour la desserte d'un marché, il serait moins nécessaire de traiter à l'échelon bilatéral avec tous les États concernés par une activité de coopération entre transporteurs aériens.

**FAIBLESSES DE LA
STRUCTURE RÉGLEMENTAIRE
BILATÉRALE**

Une des faiblesses de la structure réglementaire bilatérale est un manque de transparence, certains accords ou ententes conclus n'étant pas accessibles pour les États qui n'y sont pas parties et les particuliers qui s'intéressent à leur contenu. Bien que les États soient tenus par les articles 81 et 83 de la Convention de Chicago de déposer tous les accords aéronautiques auprès de l'OACI, où ils peuvent être consultés, certains accords, en particulier des accords auxiliaires tels que des mémorandums d'entente, sont tenus confidentiels et ne sont pas déposés auprès de l'OACI ; d'autres accords ne sont déposés qu'après des délais de plusieurs années et d'autres encore ne sont déposés par aucune des deux parties.

Le respect intégral de l'exigence de déposer tous les accords auprès de l'OACI qu'impose la Convention de Chicago pourrait accroître sensiblement une transparence qui est très nécessaire. Une façon possible d'améliorer cette situation, que préconise l'OACI, est d'inclure dans les accords bilatéraux une disposition qui désigne clairement l'une des parties (par exemple celle du lieu de signature de l'accord) comme responsable de l'enregistrement de l'accord à sa signature ou à son entrée en vigueur (voir le Doc 9587).

Un deuxième point faible, peut-être plus grave, est l'insuffisance des mécanismes de règlement des différends prévus par les accords bilatéraux de transport aérien. Ceux-ci prévoient généralement un mécanisme de consultation, des procédures d'arbitrage et une clause de résiliation. Lorsque survient entre les parties un différend qui est résolu assez rapidement par des procédures de consultation informelle ou formelle, cette

faiblesse n'apparaît pas. Si toutefois les parties aboutissent à une impasse dans le processus de consultation, seules les options suivantes s'offrent à elles :

- se consulter de nouveau, avec la probabilité que les positions n'aient pas évolué et que cette consultation supplémentaire échoue ; et/ou
- recourir à l'arbitrage, processus si long et coûteux que son utilisation dans la réglementation du transport aérien est extrêmement rare ; et/ou
- prendre des mesures unilatérales que l'autre partie regardera très probablement comme une violation de l'accord, justifiant des mesures semblables de sa part ; et/ou
- donner un préavis de résiliation de l'accord (un préavis d'un an est habituellement exigé), et tenter après la résiliation de résoudre le problème sur la base de la courtoisie internationale et de la réciprocité.

Il serait sans doute possible de surmonter ce point faible en faisant appel à des experts impartiaux (intervenant individuellement ou en groupe d'experts), de préférence choisis de façon indépendante, selon des règles et procédures conçues en vue d'un règlement très rapide du différend, à un coût minimal. Sur la base de cette idée, l'OACI a élaboré un mécanisme de médiation, sous la forme d'une clause type, à utiliser facultativement par les États en plus des processus traditionnels de consultation et d'arbitrage ou entre ces processus (voir le Doc 9587).

Une troisième faiblesse, qui est importante, est le manque d'uniformité. Si la conclusion d'accords bilatéraux sur les services aériens permet aux États de tenir compte des circonstances et des situations qui sont différentes chez chacun d'eux, elle donne lieu aussi à de larges variations dans les façons de traiter certaines questions clés, telles que les droits de trafic, la capacité et les tarifs. Ainsi, chaque accord bilatéral de transport aérien a tendance à être quelque peu unique en son genre et ne peut être mis en œuvre de façon fiable qu'avec une bonne compréhension de la situation particulière, plutôt que par référence à une terminologie standard. Un accord peut, par exemple :

- suivre la présentation normalisée qui comprend un préambule, des articles et une ou plusieurs annexes, mais avec des particularités propres en ce qui concerne l'ordre des articles, les sous-titres, la place donnée aux éléments convenus, la structure des annexes, etc. ; et/ou

- mélanger des textes normalisés relatifs à la réglementation de la capacité et des prix, mais présenter des écarts ou des contradictions (par exemple contenir des principes « bermudiens » de réglementation de la capacité tout en prévoyant ou en admettant une détermination préalable de la capacité) ; et/ou
- avoir été conçu comme modèle ou texte normalisé d'accord d'un État, mais présenter par rapport à celui-ci de nombreux écarts souhaités par l'État partenaire, et reflétant les compromis réalisés.

Une quatrième faiblesse, pouvant créer des problèmes significatifs pour des vols passant par plusieurs pays, est la difficulté d'obtenir et de maintenir la cohérence indispensable dans les descriptions de routes qui figurent dans chacun des accords en cause. Ainsi, un transporteur trouverait généralement utile et peut-être nécessaire, lorsqu'il exploite une longue route linéaire nécessitant des escales dans plusieurs pays, d'avoir la possibilité d'embarquer et de débarquer des passagers et du fret à chaque escale. Cela obligerait l'État désignateur de ce transporteur à obtenir les droits appropriés de chaque État où il y a escale, ce qui pourrait demander énormément de temps ou s'avérer impossible. Avec la tendance à la libéralisation, cette situation peut cependant être améliorée si les États concernés concluent des accords libéraux (par exemple accords ciel ouvert) prévoyant un accès aux marchés et des droits de routes plus ouverts.

Une cinquième faiblesse est l'absence de définitions normalisées des termes, ce qui signifie que les termes employés dans divers accords bilatéraux peuvent être définis de façon différente, voire contradictoire, par différents États (par exemple cinquième et « sixième » libertés).

Une façon de remédier à ces faiblesses ou de les surmonter serait de continuer à étendre la pratique de l'utilisation de « clauses types » (telles que les diverses clauses élaborées par l'OACI) en complément d'une certaine terminologie normalisée tirée de la Convention de Chicago. Une autre solution pourrait être de créer un accord cadre multilatéral composé d'articles ou de clauses normalisés sur des sujets relativement peu controversés pour « chapeauter » des accords bilatéraux qui contiendraient des dispositions relatives aux sujets délicats tels que l'accès convenu au marché et la réglementation de la capacité et des prix. Une troisième solution serait d'établir un texte d'accord plurilatéral ou multilatéral soigneusement rédigé ; ce texte devrait cependant être conçu de façon à reconnaître de façon adéquate les différences entre des relations bilatérales particulières qui se traduisent maintenant dans le caractère *ad hoc* des accords bilatéraux. À cet égard, les modèles d'accord sur les services aériens élaborés récemment par l'OACI (Doc 9587) pourraient être un outil utile pour contribuer au processus de normalisation.

**RELATIONS BILATÉRALES
OÙ INTERVIENNENT DES
GROUPES D'ÉTATS**

Avec les progrès de la régionalisation, qui s'accompagne parfois d'une certaine unification des économies, et les relations intergouvernementales des États concernés, se pose la question de savoir si, et dans l'affirmative comment, d'autres États membres d'un groupe (union économique par exemple), ou l'organisme régional lui-même, devraient prendre part aux relations bilatérales de transport aérien extrarégionales des différents États membres. Chacun des niveaux de participation, présentés ci-après dans l'ordre ascendant, pose des problèmes distincts.

Le premier niveau de participation d'un État non partie (à une relation bilatérale entre un État membre d'un groupe régional et un État extrarégional) peut être celui où un État membre engage une consultation et/ou une coordination avec un ou plusieurs autres États membres. Cette consultation ou coordination pourrait :

- aider à normaliser les accords bilatéraux extrarégionaux des États membres ;
- atténuer les craintes que pourraient avoir d'autres États membres de voir les résultats de la consultation ou négociation porter atteinte à leurs intérêts ;
- prolonger et/ou compliquer le processus de consultation ou de négociation ;
- accroître la difficulté de parvenir à un accord parce que les intérêts d'États non-parties sont en cause.

Un deuxième niveau de participation pourrait être la présence physique aux consultations ou négociations bilatérales, en qualité d'observateurs, d'un ou de plusieurs représentants d'autres États membres du groupe ou d'un représentant du groupe. Les deux parties à la rencontre bilatérale devraient notamment considérer :

- quels seraient les avantages ou les inconvénients ;
- si la partie non membre accepterait la présence de tels observateurs ;
- comment la fonction de l'observateur d'un État non partie serait définie ;
- quels États non parties seraient représentés, étant entendu que les intérêts des parties ne participant pas à

la rencontre seraient représentés de façon adéquate ou ne seraient pas touchés par la négociation.

Ces considérations ne s'appliqueraient pas aux négociations bilatérales conjointes où un membre d'un groupe régional a été dûment autorisé à négocier au nom de tous les membres du groupe.

Un troisième niveau de participation pourrait être celui où la consultation ou négociation bilatérale est effectivement menée par un représentant du groupe régional au nom d'une partie membre. Cette participation pourrait soulever les questions suivantes :

- l'acceptation par la partie extra-régionale de traiter avec un négociateur d'un État non partie ;
- la difficulté éventuelle pour l'État partie qui est membre du groupe d'accepter d'être représenté par un négociateur d'une autre nationalité ;
- les doutes éventuels de la part de la partie extra-régionale quant à la capacité et à la volonté de l'État partie qui est membre du groupe de respecter pleinement les termes de l'accord conclu.

On notera que les questions ci-dessus ne se posent pas nécessairement dans le cadre d'une négociation bilatérale conjointe où les parties sont d'un côté des États membres du groupe, et de l'autre côté une partie extra-régionale.

Un quatrième niveau de participation pourrait être celui où la consultation ou négociation bilatérale est menée par un représentant du groupe régional, les deux parties signataires étant l'État extérieur à la région et le groupe régional comme entité unique. Une telle consultation ou négociation :

- pourrait avoir comme motivation du groupe régional l'idée d'un potentiel de négociation plus élevé que celui que les États membres possèdent individuellement ;
- pourrait être perçue comme menaçante par des États extérieurs, en particulier s'il s'agit de pays en développement ;
- ne peut être entreprise que par un État supranational possédant sur les États membres des pouvoirs suffisants pour garantir que ce dont il a été convenu sera exécuté ;
- peut aboutir à un accord susceptible d'être perçu par les membres du groupe comme avantageant l'un des États

membres par rapport à un autre (ou au détriment d'un autre).

Il est à noter qu'un organisme régional qui n'a pas la structure juridique et institutionnelle d'un État supranational et qui ne pourrait donc pas être une partie signataire liée par des engagements peut néanmoins mener des négociations bilatérales conjointes, au troisième niveau de participation.

Enfin, il ne faut pas oublier que même si des consultations ou des négociations menées aux niveaux décrits ci-dessus sont ou pourraient être considérées comme étant multinationales, elles ont toutes le caractère de négociations ou consultations bilatérales ou bilatérales conjointes, et non pas multilatérales, ce qui les distingue étant :

- que les consultations/négociations/accords multilatéraux traitent de relations contraignantes de chacune des parties avec chaque autre partie ou toutes les autres parties collectivement, tandis qu'à chacun des niveaux décrits ci-dessus, les États parties qui sont membres d'un groupe régional maintiennent entre eux des relations régies séparément ;
- qu'à chacun des niveaux susmentionnés, les relations s'établissent avec une seule partie extérieure ; le retrait de cette partie mettrait donc fin à l'accord (comme dans le cas de tout autre accord bilatéral, et contrairement à celui d'un accord multilatéral, qui normalement resterait en vigueur après sa dénonciation par une seule partie).

**APPLICATION AU TRANSPORT
AÉRIEN DES LOIS SUR
LA CONCURRENCE**

Le transport aérien international est une activité commerciale à propos de laquelle existent de fortes divergences de vues entre États quant aux niveaux souhaitables de protection, de concurrence et de coopération au sein de l'industrie. Avant les années 1990, les États, individuellement ou collectivement, en général soit n'appliquaient pas les lois nationales sur la concurrence au transport aérien international, soit exemptaient celui-ci de la portée de ces lois, parfois avec certaines conditions destinées à atténuer les effets anti-concurrentiels perçus. Les accords de transport aérien bilatéraux ne contenaient donc pas de clauses qui auraient traité expressément de l'application de lois sur la concurrence, même si certains accords contenaient des principes en matière de concurrence et des engagements d'éviter les pratiques inéquitables ou prédatrices.

Depuis lors, avec la mondialisation croissante et l'adoption généralisée de l'économie de marché, l'adoption par les États de lois sur la concurrence a nettement progressé, s'étendant peu à peu des économies développées à d'autres parties du monde. En 2003, quelque 90 pays avaient des lois de quelque sorte sur la concurrence. À mesure que la libéralisation progressait et s'installait dans des États plus nombreux, les concepts traditionnels voulant qu'une concurrence loyale soit assurée ont eu tendance à faire place progressivement à l'application de telles lois, en particulier dans les cas où des États avaient accepté un régime de concurrence ouverte.

Ces dernières années, l'application de ces lois au transport aérien s'est non seulement produite avec plus de fréquence, mais elle a aussi englobé un nombre grandissant de questions, depuis l'immunité antitrust, les fusions et alliances, l'abus de position dominante, le dumping de capacité et la tarification, les ventes et le marketing prédateurs, jusqu'aux redevances et taxes d'aéroport, aux aides publiques et aux garanties de prêts.

Comment définir les pratiques normales et les pratiques anti-concurrentielles ou les distinguer entre elles est un défi majeur qu'ont à relever les responsables de la réglementation du transport aérien. Alors que les efforts se poursuivaient aux échelons national et international pour élaborer des lignes directrices sur la concurrence, on s'en remettait dans une mesure grandissante à des analyses et à l'élaboration de normes selon une approche au cas par cas. Pour aborder cette question, l'OACI a élaboré, dans le cadre d'un mécanisme de protection et sous la forme d'une clause type, une liste indicative de pratiques anti-concurrentielles possibles, que les États peuvent utiliser pour identifier les comportements inacceptables sur le marché et étudier des mesures de réglementation appropriées (cette clause type figure dans le Doc 9587).

Un des problèmes qui pourraient être associés à l'application de lois nationales sur la concurrence provient de l'emploi par les États de régimes différents, voire conflictuels (par exemple les règlements traitant des fusions et alliances ou du refus d'embarquement). Il pourrait en résulter des difficultés particulières pour les compagnies aériennes qui exploitent des services aériens internationaux, lorsqu'elles doivent s'adapter à des règles différentes dans différents pays. Même si des efforts répétés ont été faits à l'échelon international pour harmoniser les régimes de concurrence, il s'est révélé difficile de parvenir à un consensus mondial, du fait de l'intervention de différents régimes juridiques et des disparités dans leur portée et leur contenu. Il importe donc que les États, lorsqu'ils traitent de questions de concurrence dans lesquelles interviennent des transporteurs aériens étrangers, tiennent dûment compte des préoccupations des autres États intéressés et évitent de prendre des mesures unilatérales.

L'application extraterritoriale de lois nationales sur la concurrence pourrait aussi compromettre certains arrangements de coopération entre compagnies aériennes (par exemple coordination tarifaire ou arrangements intercompagnies) que beaucoup considèrent comme essentiels pour l'efficacité, la régularité et la viabilité du transport aérien international. Lorsque des lois antitrust ou des lois sur la concurrence s'appliquent à de tels arrangements, les États accordent souvent des exemptions, parfois sous certaines conditions, pour permettre la coopération entre transporteurs lorsqu'elle est avantageuse pour les usagers et les transporteurs aériens.

En ce qui concerne les différends qui pourraient découler de l'application de lois nationales sur la concurrence ou des diverses mesures de protection, les États s'en remettent généralement au processus de consultation que prévoient les accords sur les services aériens. À ce propos, l'OACI a élaboré aussi des éléments indicatifs particuliers à l'intention des États, ainsi qu'une clause type pour les accords de transport aérien, sur les moyens d'éviter ou de résoudre les différends entre États au sujet de l'application de lois nationales sur la concurrence (voir le Doc 9587).

Alors que les approches nationale et régionale des lois sur la concurrence continuaient de présenter des divergences, un certain nombre d'accords bilatéraux de coopération sur la mise en application de la législation antitrust ont été conclus par des États, en particulier entre États développés. Ces accords se sont révélés utiles pour traiter de questions telles que les cartels et les fusions/alliances. En même temps, il a été reconnu que la coopération en matière d'application ne résoudrait pas, à elle seule, certains domaines importants de divergences entre régimes antitrust, dans les procédures et sur le fond, et qu'il serait nécessaire de s'en occuper.

EFFETS DES AIDES ET SUBVENTIONS PUBLIQUES

Dans l'aviation civile internationale, contrairement à d'autres secteurs commerciaux, la participation est escomptée, ce que l'on pourrait mettre en rapport avec l'article 44 de la Convention de Chicago, qui charge l'OACI d'« Assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international, ceci étant un des objectifs de l'Organisation. ».

Pour une compagnie aérienne, la capacité de mener ses opérations durablement et de continuer à participer au transport

aérien international ne dépend pas uniquement du coût de ses facteurs de production et de sa rentabilité relative dans différentes circonstances de marché, mais elle est aussi, souvent, soutenue par diverses aides publiques directes, indirectes ou implicites.

Les aides/subventions publiques que des gouvernements accordent à des transporteurs aériens existent depuis les débuts du transport aérien commercial. Apportées à tous les stades du développement national ou du développement de l'aviation, elles ont revêtu une large variété de formes.

À l'échelon bilatéral, l'assistance des États a, en fait, également été courante, parce que le cadre du transport aérien bilatéral lui-même a traditionnellement apporté aux transporteurs aériens nationaux, sur leurs propres marchés, une forme non monétaire d'assistance implicite en limitant l'ampleur de la concurrence. Les accords libéraux sur les services aériens qui ont été conclus ces dernières années ont substantiellement réduit ou éliminé cette assistance implicite d'un État sur certains marchés.

Si les objectifs de l'aide publique sont variés, elle a souvent visé, en ce qui concerne l'arène internationale, à maintenir la participation des transporteurs aériens nationaux sur les marchés du transport aérien concernés et à assurer la continuité des services aériens à destination/en provenance de leurs territoires. Les pays en développement, en particulier, craignent d'être trop tributaires de transporteurs étrangers pour assurer les services aériens internationaux, en particulier en des temps difficiles où les services risqueraient d'être compromis. Certains États considéraient aussi la survie de leurs propres transporteurs aériens comme un moyen certain de s'assurer efficacement la fourniture de services.

Toutefois, les aides/subventions publiques, qui confèrent aux transporteurs aériens nationaux des avantages financiers et ne sont pas disponibles pour les concurrents sur les mêmes marchés internationaux, pourraient fausser le commerce des services aériens internationaux et risquent de constituer ou d'appuyer des pratiques concurrentielles déloyales.

À titre d'exemple, un transporteur aérien national qui reçoit une subvention de carburant pour tous ses vols internationaux pourrait bénéficier d'un avantage concurrentiel déloyal sur tous les marchés internationaux où il livre concurrence directement ou sur une base intercompagnies. Si le transporteur aérien national utilisait sa subvention de carburant pour proposer constamment des prix moins élevés sur des routes où il est un concurrent important, cela aurait des incidences négatives pour les transporteurs aériens concurrents.

Il existe plusieurs types différents d'aides/subventions publiques qui peuvent fausser la concurrence. Sous la forme d'aides financières aux transporteurs aériens nationaux, elles comprennent, sans y être limitées :

- l'apport de fonds publics pour couvrir des pertes d'exploitation, éviter l'insolvabilité, financer une restructuration ou une expansion ;
- l'annulation partielle ou totale de la dette d'un transporteur aérien envers l'État ;
- la garantie d'emprunts ;
- l'octroi de prêts à des conditions particulièrement avantageuses (c'est-à-dire à des taux d'intérêts inférieurs à ceux du marché ou sans garanties suffisantes) ;
- la prise en charge de dettes du transporteur aérien vis-à-vis d'autres parties.

D'autres aides/subventions publiques peuvent prendre des formes moins directes, tout en procurant au transporteur aérien un avantage financier. Elles peuvent comprendre des éléments tels que :

- un traitement fiscal préférentiel ;
- le financement d'indemnités de chômage pour des employés d'un transporteur aérien national dont les services sont déclarés redondants ;
- des mesures de législation sur la faillite qui, après une déclaration d'insolvabilité, accordent une exemption juridique de certaines obligations financières pour de longues périodes, afin de permettre à un transporteur aérien de poursuivre ses activités pendant qu'il cherche à se réorganiser ;
- des mesures de subventions croisées, par exemple l'imputation de redevances d'aéroport plus élevées pour les vols internationaux que pour les vols intérieurs, ce qui est profitable aux transporteurs aériens nationaux qui exploitent les deux types de vols ;

Toutes les aides/subventions publiques ont le potentiel de permettre au transporteur aérien qui en bénéficie de s'engager dans des activités anticoncurrentielles, telles que l'offre d'une capacité excessive ou la fixation de prix prédateurs.

Il existe aussi des aides/subventions publiques qui risquent d'affecter négativement et de façon déloyale les transporteurs

aériens concurrents non nationaux. Elles comprennent, par exemple, les aides/subventions publiques de nature directe, comme le paiement des charges de sûreté des transporteurs aériens nationaux (mais pas des transporteurs aériens étrangers).

D'autres types d'aides/subventions publiques peuvent fausser la concurrence et affecter négativement les transporteurs aériens internationaux concurrents, en réservant certains segments du marché aux transporteurs nationaux. Ce sont, par exemple, l'exigence d'expédition exclusive ou prédominante du courrier international provenant d'un pays sur des vols de transporteurs aériens nationaux, ou les politiques dites « acheter national », voulant que les transports aériens payés à même des fonds publics soient effectués, en totalité ou en majeure partie, sur les lignes d'un transporteur aérien national.

Dans un contexte de plus en plus concurrentiel, un nombre grandissant de transporteurs aériens, en particulier ceux qui sont privatisés, s'inquiètent de ce que des concurrents continuent de recevoir des aides/subventions publiques. Afin de minimiser les effets préjudiciables que cela peut avoir sur la concurrence sur le marché, en particulier dans le cas d'aides/subventions financières directes, plusieurs États (et groupes d'États) ont élaboré des règles relatives aux aides/subventions publiques. Ces règles établissent des critères pour l'atteinte d'objectifs très spécifiques, seulement là où ne s'offrent pas de meilleures options.

La complication pratique majeure est la difficulté de quantifier toute l'échelle de l'assistance des États, vu l'existence de diverses mesures d'assistance indirecte ou implicite. Seules les aides/subventions directes sous forme monétaire peuvent être quantifiées dans une certaine mesure, bien que les différentes méthodes comptables et pratiques de compte rendu rendent difficile la production d'une évaluation comparative. De plus, des mesures prises par les États au sujet des niveaux perçus d'assistance qui peuvent être considérés comme distorsion de concurrence risquent de susciter des mesures de représailles d'autres États, vu les divergences d'attitude à l'égard de cette assistance.

La légitimité d'une aide ou d'une subvention publique dépend de l'effet qu'elle peut avoir : risque-t-elle de fausser la concurrence ou de lui être préjudiciable ? Elle pourrait le faire, par exemple, en permettant au transporteur qui en bénéficie d'offrir un tarif inférieur au coût. Pourtant, objectivement, un problème se pose en ce qui concerne les données de coût qui pourraient étayer une plainte à propos d'un effet de distorsion. L'imputation de coûts à des paires de villes déterminées comporte une décision arbitraire. Il peut y avoir pléthore de tarifs réduits et de conditions applicables. Les techniques modernes de gestion de la recette unitaire (*yield management*) et

de tarification au prix marginal permettent de vendre certains sièges sur un vol à un prix inférieur au coût intégralement imputé, tout en couvrant le coût marginal de l'occupation d'un siège qui, autrement, resterait vide.

Il est également fort difficile de déterminer l'impact d'une aide exceptionnelle accordée par l'État à certains transporteurs pour les dédommager de pertes subies dans des situations telles que la fermeture, imposée par le gouvernement, d'un espace aérien ou d'un aéroport. La situation est pire dans les cas où les transporteurs étrangers concurrents considèrent une telle aide financière comme profitable aux transporteurs ainsi dédommagés, dans la mesure où elle représente un chiffre supérieur à la perte réelle subie par ceux-ci. La fourniture par un État (en général un État développé) à ses compagnies aériennes d'une assurance risques de guerre illimitée pourrait également avoir un effet anti-concurrentiel. De même, une aide publique sous la forme d'attribution inéquitable de créneaux d'atterrissage et de décollage peut être considérée, vu la rareté de ces créneaux, comme faussant la concurrence. À nouveau, diverses hypothèses ou conclusions arbitraires peuvent intervenir dans toute évaluation.

Dans une situation de transition vers la libéralisation ou dans un marché déjà libéralisé, il peut y avoir des circonstances exceptionnelles où une assistance de l'État est de nature à produire des avantages économiques et/ou sociaux sans que la concurrence sur le marché en soit influencée. En ce qui concerne les aides/subventions au cas par cas, une restructuration financière pourra contribuer à faciliter le processus de transformation de compagnies aériennes peu efficaces, comme l'expérience en a été faite dans l'Union européenne.

Les décisions gouvernementales concernant la restructuration financière de compagnies aériennes sont généralement prises sur une toile de fond de pressions sociales et politiques pour sauver les compagnies aériennes nationales et garantir que la transition vers des opérations plus efficaces soit aussi peu coûteuse que possible pour ceux qui seront les plus touchés, en particulier les travailleurs et les créanciers. Cependant, à défaut de conditions bien définies (objectifs, calendrier adéquat et plans à long terme, notamment) et de mécanismes réglementaires rigoureux pour l'application, la divulgation d'informations et la surveillance, la restructuration financière pourrait avoir simplement l'effet de protéger des compagnies aériennes moins productives, sans stimuler l'efficacité interne. La restructuration financière des compagnies aériennes doit donc nécessairement être accompagnée de critères bien définis et d'une méthodologie claire, si l'on veut qu'elle joue le rôle qui lui est assigné.

Certaines formes de subventions destinées à soutenir des niveaux minimaux de services aériens à destination de régions

éloignées peuvent aussi être justifiées dans une perspective d'intérêt pour la société, pourvu qu'elles soient accordées de façon transparente et efficace. En pareilles circonstances, elles pourront assurer la fourniture d'un service répondant à des normes établies de continuité, de régularité, de capacité et de tarification, ce que le transporteur aérien ne pourrait assumer s'il devait considérer uniquement son intérêt commercial.

Une méthode traditionnelle pour répondre à de tels besoins de la société s'en remet à des moyens implicites tels qu'un subventionnement croisé à travers l'ensemble du réseau au moyen d'une réglementation stricte de l'entrée sur le marché et des tarifs, mais le système réglementaire de subventionnement croisé est considéré comme n'étant ni transparent, ni susceptible de stimuler l'efficacité.

Une autre méthode, plus efficace et transparente, peut être l'attribution de subventions financières directes pour les services locaux non rémunérateurs, avec des arrangements institutionnels tels qu'un système concurrentiel d'appels d'offres/soumissions qui définisse clairement les critères de sélection applicables à l'octroi des subventions. Sachant que dans ce cadre les subventions et les droits d'exploitation sont accordés aux transporteurs les plus efficaces, un tel système pourra contribuer à maintenir les coûts de subventionnement à un niveau peu élevé, comme le démontre l'expérience de plusieurs États dans le contexte intérieur. Le problème qui se pose, c'est la mesure dans laquelle ce mécanisme utilisé dans le contexte intérieur pourrait être appliqué à des services internationaux.

Pour ce qui est des aspects de participation que comporte une assistance de l'État par le biais d'accords sur les services aériens, certaines mesures de soutien spéciales, s'écartant des arrangements bilatéraux traditionnels strictement fondés sur la réciprocité, pourraient se justifier pour contribuer à inspirer le niveau voulu de confiance entre les différents États pour que les processus de libéralisation soient poursuivis avec diligence.

Dans le cas d'arrangements sur les services aériens avec un pays en développement, par exemple, une telle assistance peut prendre la forme de *mesures préférentielles*, autrement dit, *d'arrangements réglementaires non réciproques dont des États ayant entre eux une relation d'ordre réglementaire conviennent qu'ils sont nécessaires à un pays en développement pour permettre sa participation effective et soutenue au transport aérien international*.

Dans d'autres cas, des États peuvent envisager des *mesures de participation*, *arrangements réglementaires à la disposition de tous les États, qui sont destinés à édifier la confiance pour des États engagés dans une évolution progressive vers un régime moins restrictif et à garantir que les résultats de la concurrence grandissante, tout en n'étant pas égaux, ne deviendront pas trop inégaux* (par exemple en ce qui concerne la capacité, les tarifs et l'accès au marché).

À cet égard, l'OACI a établi une liste de mesures préférentielles et de mesures de participation possibles, qui figure dans le Doc 9587. De plus, une clause type a été insérée dans le modèle d'accord sur les services aériens de l'OACI (elle figure également dans le Doc 9587) pour traiter les questions de participation comme mesures transitoires. Toutes sont destinées à assurer aux transporteurs moins compétitifs un droit ou une période de préparation sans réciprocité, afin de leur permettre de développer un service qui ne pourra pas être entièrement disputé par des concurrents au cours d'une certaine période. De cette façon, des États dont les transporteurs sont moins compétitifs seront peut-être plus susceptibles de s'engager à avancer dans le sens d'une libéralisation progressive. Des mesures préférentielles pourront, par exemple, donner un avantage initial à des compagnies aériennes moins compétitives qui souhaitent avoir de plus grandes opportunités (par exemple en leur accordant plus de points de trafic), et permettre à un pays en développement d'introduire progressivement la libéralisation (par exemple pour ouvrir son marché à un stade ultérieur).

Chapitre 2.4

TYPES DE NÉGOCIATIONS INTERNATIONALES SUR LES SERVICES AÉRIENS

Vu la multiplication des communautés économiques régionales ou unions d'États et l'intérêt public manifesté dans certaines d'entre elles, et par des États individuellement, pour les négociations en groupe faisant intervenir une organisation d'États (et/ou les consultations au sein d'un groupe au sujet de négociations menées par un État membre), une typologie des modes de négociation possibles s'impose. Les premiers schémas du présent chapitre illustrent une *négociation bilatérale* type (Type 1), c'est-à-dire une *négociation entre deux parties, le plus souvent deux États souverains*, et une *négociation bilatérale conjointe* (Type 2), bien moins caractéristique, c'est-à-dire une négociation simultanée entre un État et deux ou plusieurs autres États concernant des accords bilatéraux distincts (ce qui est susceptible de se produire lorsque deux ou plusieurs États ont la même compagnie aérienne). Viennent ensuite divers types qui font ou feraient intervenir une ou plusieurs organisations d'États (Types 3 à 8). Les schémas désignés comme Types 9a, 9b et 9c constituent des variantes de façons d'élaborer une nouvelle forme d'accord, qui pourrait émaner d'un processus qui participe de la négociation bilatérale type et de la négociation multilatérale (Type 10).

Le type le plus fréquent de négociation internationale sur les services aériens est la négociation bilatérale type entre deux États souverains (voir Type 1).

Dans certains cas, des entretiens bilatéraux conjoints peuvent faciliter la conclusion d'accords distincts mais similaires, en particulier lorsque certains États ont la même compagnie aérienne (exemple : Danemark, Norvège et Suède) (voir Type 2).

La conclusion d'accords bilatéraux peut parfois être facilitée par l'intervention d'une organisation d'États. Cela s'est produit, par exemple, dans la négociation d'annexes détaillées au mémorandum d'entente 1982-1991 entre les États-Unis et certains États de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) sur les tarifs Atlantique Nord (voir Type 3).

Un État membre d'une organisation d'États peut consulter ses partenaires et en recevoir des apports lorsqu'il a des entretiens bilatéraux avec un État non membre du groupe (exemple : négociations entre un État de l'Union européenne [UE] et un État qui n'en fait pas partie) (voir Type 4).

Une variante de ce type pourrait être une négociation entre deux États, dont chacun est membre d'un groupe d'États différent, consulte ses partenaires et reçoit des apports de son organisation (exemple : pourparlers entre un État de la Communauté des Caraïbes [CARICOM] et un État de l'Union européenne) (voir Type 5).

Un autre type encore de négociation bilatérale pourrait réunir un État d'une part et un groupe d'États d'autre part (exemple : la négociation entre l'Union européenne et la Suisse concernant l'intégration de cette dernière dans l'Espace économique européen [EEE]) (voir Type 6).

Il pourrait s'agir aussi de deux États qui négocient conjointement des accords distincts (ayant beaucoup de points communs) avec un groupe d'États, mais qui souhaitent exclure les services aériens entre leurs territoires (exemple : pourparlers éventuels entre deux États d'Amérique du Nord et l'Union européenne) (voir Type 7).

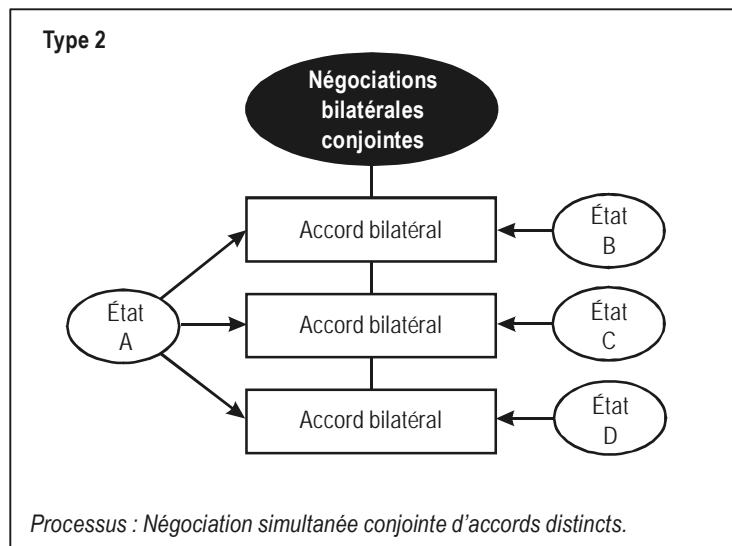
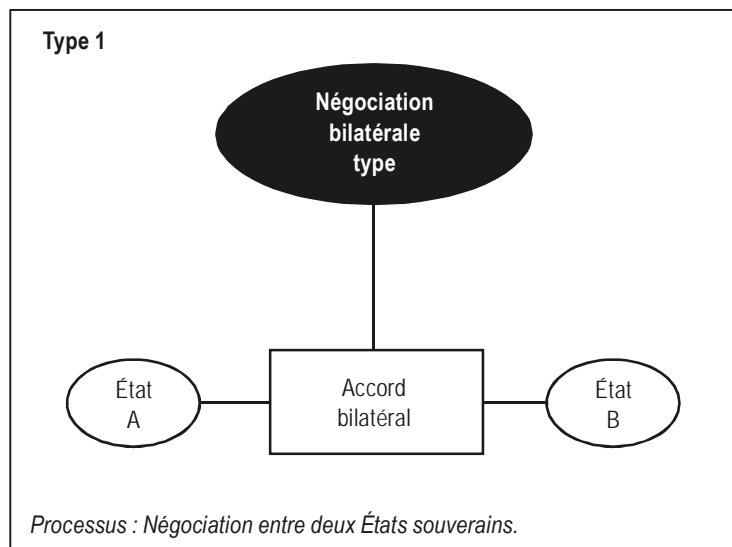
À l'avenir, des négociations bilatérales pourraient même se dérouler entre deux groupes d'États (exemple : entre le Pacte andin et l'Union européenne) (voir Type 8).

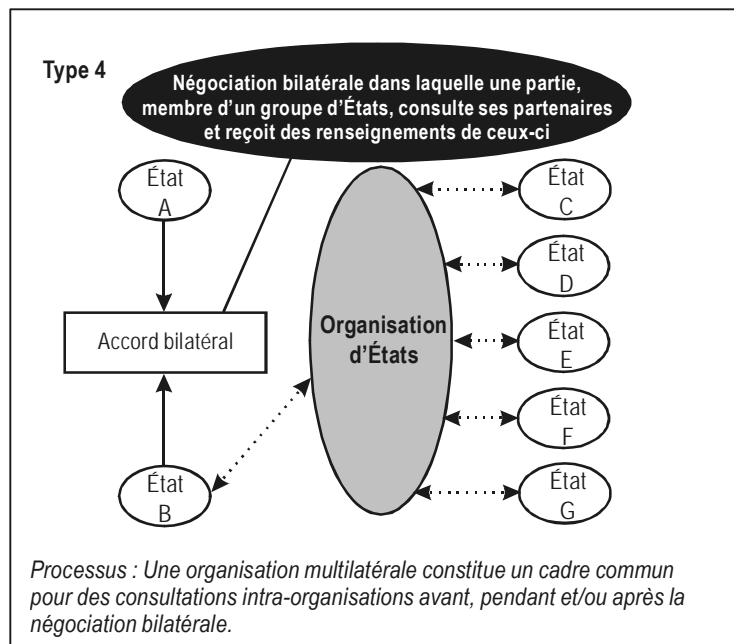
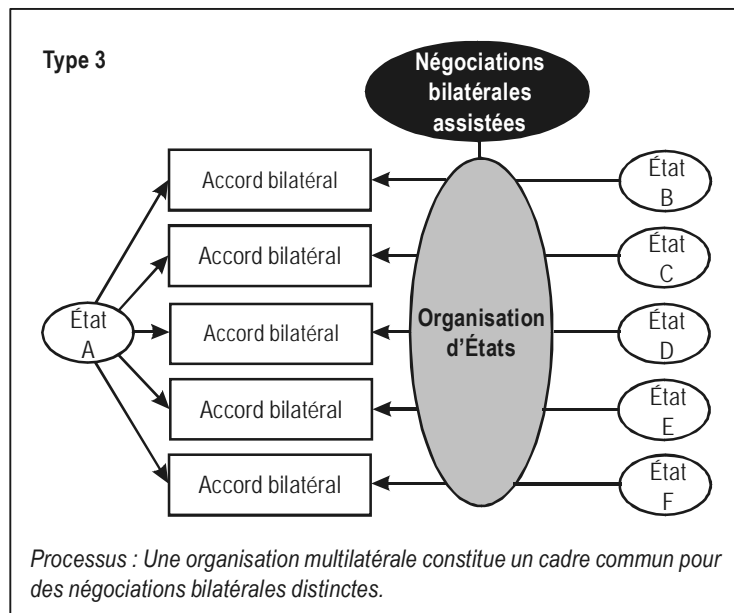
Des négociations pourraient avoir lieu aussi pour un *accord plurilatéral*, c'est-à-dire un accord qui pourrait être initialement bilatéral, mais avec possibilité d'élargissement à d'autres parties (ce que l'on appelle « *accord bilatéral en expansion* ») (voir Type 9a), ou qui pourrait, dès le départ, faire intervenir trois parties ou plus. Dans les deux cas, les parties partagent des objectifs réglementaires similaires, qui ne sont pas assez largement répandus pour rendre possible une négociation multilatérale type (voir Type 9b). Un tel accord serait sans doute

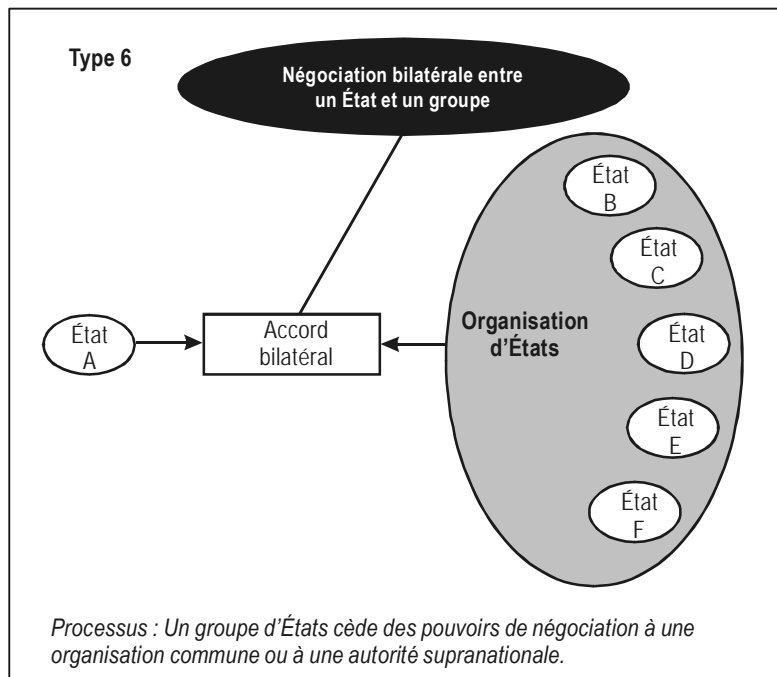
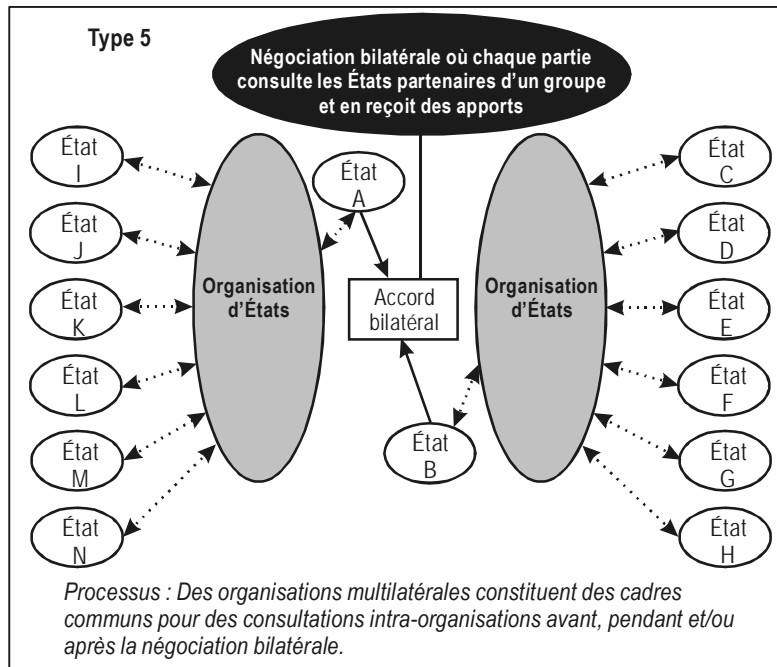
ouvert à l'adhésion d'autres États. On en a un exemple dans l'accord « ciel ouvert » conclu par plusieurs membres du Forum de coopération économique Asie-Pacifique (« Accord de Kona »).

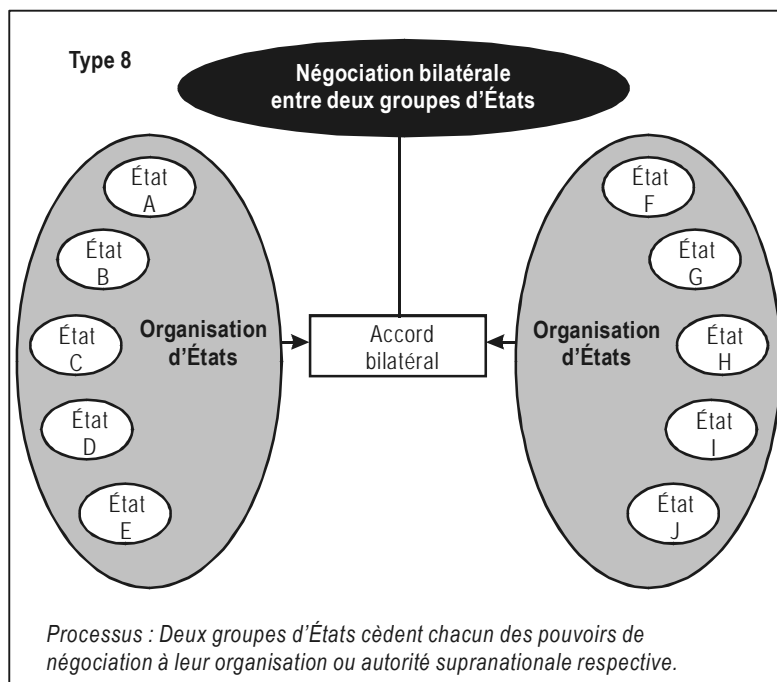
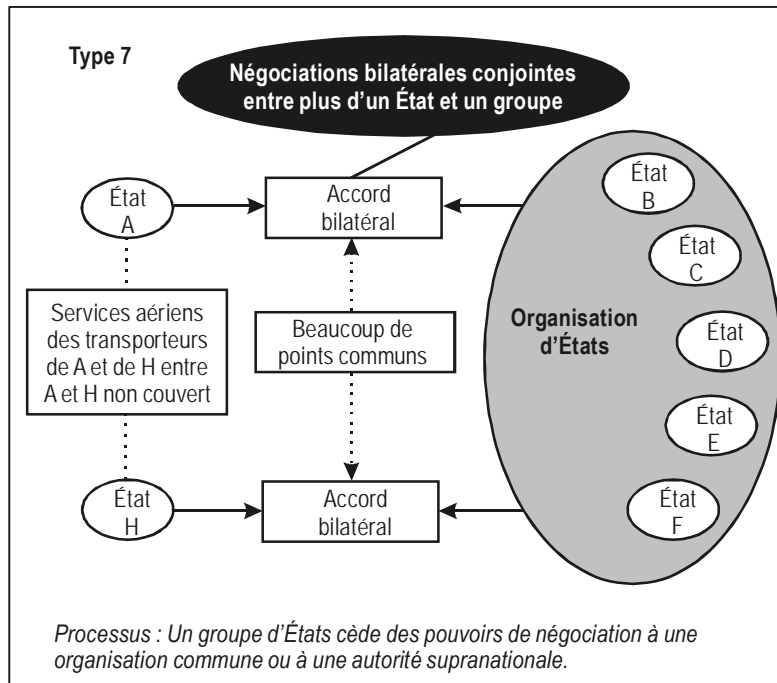
Une variante de l'accord plurilatéral pourrait se présenter si certaines parties souhaitaient exclure de la portée de l'accord les services aériens assurés entre leurs territoires (voir Type 9c).

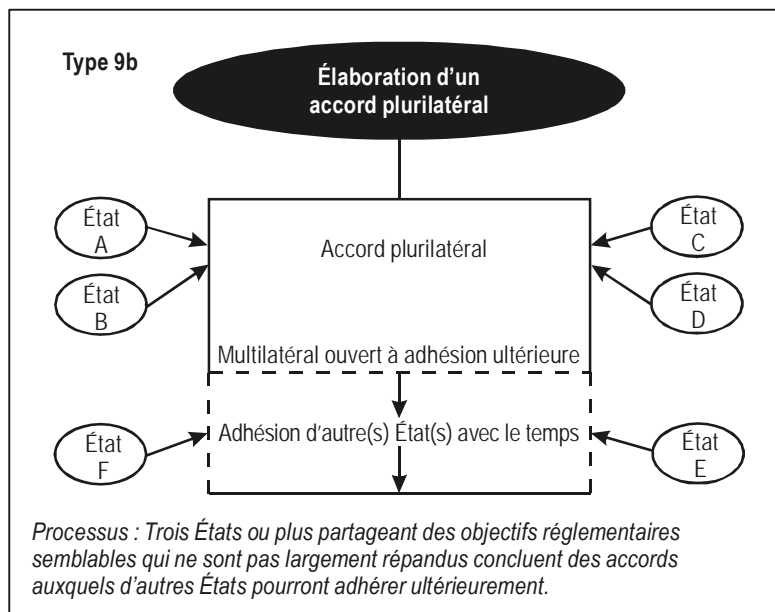
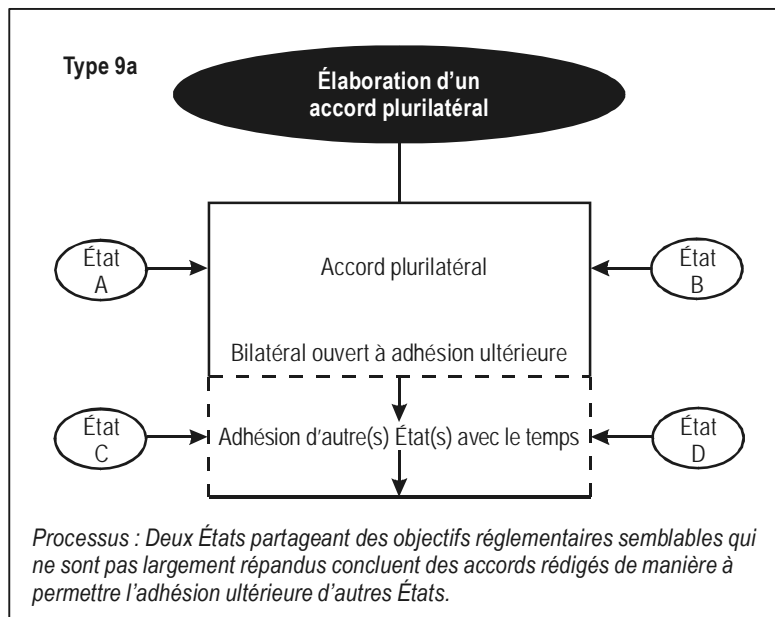
À la différence de tous les types qui précèdent, la négociation multilatérale typique fait intervenir, au sein d'un groupe multilatéral mondial, régional ou autre, bien plus de parties qui peuvent toutes partager ou non des objectifs réglementaires semblables, mais qui négocient ensemble pour parvenir à un accord, qui sera habituellement ouvert à l'adhésion d'autres États (voir Type 10).

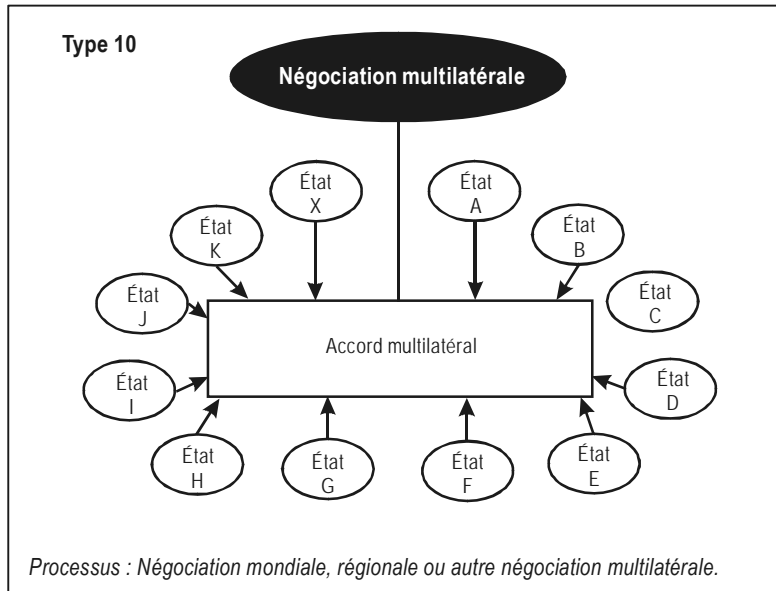
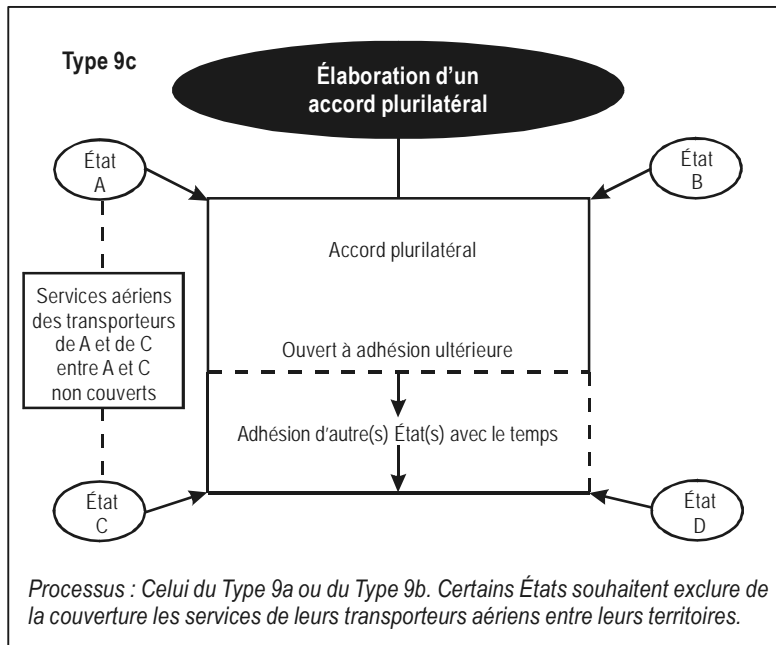












Partie 3

RÉGLEMENTATION MULTILATÉRALE

Chapitre 3.0

INTRODUCTION À LA RÉGLEMENTATION MULTILATÉRALE

La **réglementation multilatérale** est une réglementation établie conjointement par trois États ou davantage, dans le cadre d'une organisation internationale et/ou d'un traité ou accord multilatéral, ou comme activité spécifique distincte ; elle peut être généralement considérée comme englobant les processus et structures réglementaires pertinents, les aboutissements ou résultats écrits sous forme de traités ou autres accords, résolutions, décisions, directives ou règlements, ainsi que les observations, conclusions, éléments d'orientation et délibérations d'organismes multinationaux, tant intergouvernementaux que non gouvernementaux.

Le but de la réglementation multilatérale dans le domaine du transport aérien est essentiellement de conclure, mettre en œuvre ou proroger des arrangements, politiques, accords ou règlements communs relatifs à des questions intéressant les diverses parties. Le présent chapitre fait un bref historique de la réglementation multilatérale du transport aérien international.

Le processus le plus fondamental de la réglementation multilatérale est celui de la communication et de l'interaction lors de réunions multinationales tenues pour examiner des questions, adopter des recommandations ou des résolutions, ou conclure ou modifier des accords intergouvernementaux ou non gouvernementaux. Les processus multilatéraux comprennent aussi des interactions *ad hoc* ou régulières entre organisations internationales ainsi que des activités propres au fonctionnement des traités. Le Chapitre 3.1 explique ce processus dans le domaine de la réglementation multilatérale.

La structure de la réglementation multilatérale comprend une composante institutionnelle, constituée de nombreuses organisations intergouvernementales et non gouvernementales, et une composante juridique qui s'inscrit dans de nombreux

traités multilatéraux et instruments similaires ainsi que dans des résolutions, recommandations et décisions, ayant force exécutoire ou non, adoptées par des organisations internationales. Le Chapitre 3.2 explique la première composante en décrivant les caractéristiques que ces organisations ont en commun, et la seconde en examinant certains termes génériques de la composante juridique, ainsi que les traités et accords mondiaux et régionaux dont il s'agit.

Le Chapitre 3.3 examine certaines questions clés relatives au processus et à la structure de la réglementation multilatérale du transport aérien international.

Le Chapitre 3.4 est consacré exclusivement à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les Chapitres 3.5 à 3.7 traitent de certaines autres organisations internationales : organisations intergouvernementales mondiales autres que l'OACI au Chapitre 3.5 ; organisations intergouvernementales régionales de l'aviation civile au Chapitre 3.6 et autres organisations intergouvernementales régionales et transrégionales au Chapitre 3.7.

Le Chapitre 3.8 est consacré exclusivement à l'Association du transport aérien international (IATA).

Le Chapitre 3.9 traite d'autres organisations non gouvernementales mondiales, régionales et transrégionales représentant les transporteurs aériens ou d'autres intérêts aéronautiques, ou qui ont d'autre façon des intérêts en rapport avec le transport aérien.

La Partie 4 du manuel présente les sujets qui constituent le contenu de la réglementation.

BREF HISTORIQUE DE LA RÉGLEMENTATION MULTILATÉRALE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

On peut dire que l'histoire de la réglementation multilatérale dans le domaine du transport aérien international a commencé en 1910, lorsque le Gouvernement français invita vingt et un États européens à une *Conférence internationale de navigation aérienne* à Paris. Cela fut la première conférence diplomatique multilatérale convoquée pour examiner les aspects internationaux des vols transfrontières. On ne parvint pas à un accord, mais le principe qui se dégagait de la réunion et qui y fut débattu, selon lequel les États ont la souveraineté sur leur espace aérien et devraient l'exercer, devint la base de la réglementation du transport aérien.

La conférence de 1910 jeta les bases d'une conférence diplomatique tenue en 1919, lors de laquelle une *Commission de l'aéronautique de la Conférence de la paix* rédigea la *Convention de Paris portant réglementation de la navigation aérienne*, dite aussi *Convention de Paris*, un accord (adopté par la Conférence de la paix de Paris) qui, entre autres choses, confirmait le principe de souveraineté des États sur leur espace aérien. Trente-huit États devinrent parties à cet accord. La *Commission internationale de navigation aérienne (CINA)*, organisme permanent établi à Paris et doté d'un Secrétariat permanent, fut chargée de l'exécution, de l'administration et de la mise à jour de la Convention de Paris. Cependant, en raison de sérieuses insuffisances de la Convention de Paris, plusieurs grands États aéronautiques de l'époque décidèrent de ne pas la ratifier et certains États recherchèrent d'autres accords.

En 1926, il y eut à Madrid (Espagne) une tentative infructueuse de créer une *Convention ibéro-américaine relative à la navigation aérienne*, dite aussi *Convention de Madrid*, accord virtuellement identique à la Convention de Paris mais prévoyant l'égalité des États au lieu d'un vote pondéré. Cette convention n'entra pas en vigueur. Une *Convention panaméricaine de l'aviation commerciale*, dite aussi *Convention de La Havane*, semblable à la Convention de Paris par le contenu mais ne comportant pas de dispositions relatives à un organe directeur, fut signée en 1928 et ratifiée ultérieurement par seize États des Amériques. Dans les années 30, plusieurs autres conventions multilatérales visant à réglementer l'aviation civile internationale furent conclues en vue d'être appliquées principalement à l'échelon régional, notamment la *Convention de Buenos Aires de 1935* en Amérique latine, et, en Europe, la *Convention de Bucarest de 1936* et l'*Accord de Zemun de 1937*.

La *Conférence de Chicago*, convoquée par les États-Unis pendant la Seconde guerre mondiale et qui s'ouvrit à Chicago le 1^{er} novembre 1944, eut comme plus important aboutissement la signature de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) à la fin de la conférence, le 7 décembre 1944. Cette conférence produisit aussi l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, l'Accord relatif au transport aérien international, les projets de douze Annexes techniques à la Convention de Chicago et un Modèle uniforme d'accord bilatéral. L'*Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale*, également produit lors de la Conférence de Chicago, donna naissance à l'*Organisation provisoire de l'aviation civile internationale (OPACI)*. L'OPACI et son successeur permanent, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), cherchèrent, entre autres, mais sans succès, à produire une solution de rechange à l'Accord relatif au transport aérien international, qui soit plus largement acceptable.

L'activité multilatérale dans ce domaine s'est alors axée sur la négociation et la conclusion d'un ensemble relativement étendu de conventions mondiales de droit aérien portant principalement sur la responsabilité et la sûreté. En outre, la régionalisation croissante des activités économiques internationales en vint à se refléter dans l'élaboration de politiques relatives au transport aérien, de règlements et même d'accords de transport aérien au niveau régional. La progression de l'internationalisation, de la mondialisation, de la libéralisation et de la transnationalisation, ainsi que l'inclusion de certains aspects du transport aérien dans un Accord général sur le commerce des services (voir Chapitre 3.3), ont créé un regain d'intérêt pour de nouveaux arrangements multilatéraux de réglementation du transport aérien international.

Chapitre 3.1

PROCESSUS DE LA RÉGLEMENTATION MULTILATÉRALE

Le processus de la réglementation multilatérale est très différent du processus de la réglementation nationale ou bilatérale. Les principales distinctions sont les suivantes :

- les entités qui interviennent (gouvernements, organisations internationales, compagnies) sont plus nombreuses et sont basées dans de nombreux États ;
- les décisions prises et les accords conclus n'ont au mieux, dans la plupart des cas, qu'une force exécutoire limitée ;
- le recours à ce processus pour échanger les droits d'accès aux marchés du transport aérien ou pour en réglementer l'utilisation est relativement rare.

Le *processus de la réglementation multilatérale* est essentiellement un processus de communication et d'interaction :

- *entre des parties provenant de trois États ou plus, lors de réunions officielles ou informelles (en général organisées par une organisation intergouvernementale ou non gouvernementale ou tenues sous les auspices d'une telle organisation) visant à échanger des informations et des idées sur des questions réglementaires d'intérêt commun ou à élaborer et conclure un accord sur des politiques ou des pratiques conjointes relatives à certains aspects de la réglementation ;*
- *entre une organisation internationale et d'autres entités (telles que ses membres ou d'autres organisations) dans un contexte autre que celui d'une réunion ;*
- *entre des entités qui sont parties à un traité multilatéral.*

La réunion multilatérale constitue l'élément le plus fondamental du processus de la réglementation multilatérale. La première section du présent chapitre décrit, en termes génériques, les étapes essentielles, les procédures et la documentation usuelles lors de réunions multilatérales officielles. (Les réunions

multilatérales informelles fonctionnent sensiblement de la même façon.)

La section suivante décrit, en termes génériques également, le processus habituellement suivi par une organisation internationale reconnue, possédant une structure établie et un personnel permanent, qui s'occupe d'une façon ou d'une autre de réglementation multilatérale.

La dernière section traite de l'établissement d'un traité multilatéral.

RÉUNIONS MULTILATÉRALES OFFICIELLES

Une réunion multilatérale officielle convoquée et tenue sous les auspices d'une organisation internationale (intergouvernementale ou non gouvernementale) est la méthode la plus souvent adoptée pour échanger des renseignements et des idées sur des questions de réglementation d'intérêt commun pour les entités participantes de divers États et/ou pour élaborer et rechercher un accord entre ces parties sur des politiques et/ou des pratiques conjointes relatives à certains aspects de la réglementation. La réunion pourrait aussi être convoquée par un ou plusieurs États, en particulier lorsqu'il n'existe pas d'organisation appropriée ou lorsque l'objectif de la réunion est de créer une telle organisation.

Les réunions multilatérales sont convoquées de manière régulière, à des moments déterminés à l'avance ou, selon les besoins, à des fins spécifiques. Un accord multilatéral portant création d'une organisation internationale précise normalement la fréquence des réunions ordinaires des principaux organes et la procédure à suivre pour les convoquer.

Toute réunion entre de nombreuses parties jouissant d'un statut égal exige un processus plus formel que celui qui est généralement rencontré dans la réglementation nationale ou

bilatérale (lequel exige une certaine formalité en raison du protocole diplomatique et des procédures de consultation convenues). Le processus multilatéral fait normalement intervenir un grand nombre de parties de statut égal (dont les points de vue et les objectifs sont souvent différents), et il doit donc être beaucoup plus structuré pour donner un résultat. Les sujets à traiter, leur ordre d'examen, la documentation présentée, les langues utilisées et le type de compte rendu à établir sont des questions qui peuvent revêtir une importance beaucoup plus grande dans un contexte multilatéral. L'absence ou l'échec d'un processus convenu et ordonné peut créer de la confusion, et entraîner un glissement improductif du débat, des questions de fond vers des questions de procédure.

Lorsque la convocation d'une réunion est décidée, des invitations sont envoyées. Elles précisent le but, les dates, le lieu, l'ordre du jour provisoire et les questions qui seront traitées, ainsi que les arrangements administratifs ; les entités invitées sont priées d'indiquer les noms des personnes qui les représenteront.

La réunion multilatérale officielle peut avoir recours à un processus d'accréditation pour s'assurer que les participants représentent effectivement les différentes entités invitées. L'**accréditation** est la désignation officielle, par un gouvernement, une organisation ou une autre entité, d'une ou plusieurs personnes pour les représenter à une réunion.

Il peut être demandé aux délégués de présenter des **lettres de créance**, documents indiquant leur nom et signés par l'entité qu'ils représentent ou au nom de celle-ci, qui fournissent la preuve de leur accréditation. Une grande réunion très formelle peut établir un comité de vérification des pouvoirs qui s'assure que seules les personnes autorisées participent à la réunion.

Les participants accrédités par un État ou une organisation sont collectivement appelés délégation. Lors d'une grande réunion multilatérale officielle, il seront sans doute inscrits et classés en catégories, par exemple chefs de délégation, délégués, suppléants, conseillers ou observateurs.

Une réunion multilatérale officielle est habituellement régie par un ensemble de règles préétablies qui peuvent stipuler :

- le **quorum**, c'est-à-dire le nombre minimum convenu de délégations présentes qui est exigé pour qu'une réunion puisse délibérer valablement ;
- les procédures de délibération ;
- les procédures de vote ;
- l'institution et les fonctions des organes subsidiaires de la réunion, par exemple groupes de travail ou comités ;

- les cas dans lesquels la réunion est ouverte au grand public et à la presse ;
- les autres activités ou événements éventuels.

La documentation de la réunion sera présentée dans une ou plusieurs langues de travail convenues au préalable. Des services de traduction et d'interprétation simultanée peuvent également être assurés.

La documentation présentée à une réunion multilatérale officielle est le plus souvent préparée par un secrétariat, par une ou plusieurs délégations ou, dans certains cas, par un **rapporteur**, personne désignée en vue d'établir des rapports, études, etc., pour une réunion ou une conférence. Chaque type de document destiné à une réunion multilatérale officielle aura habituellement une désignation coutumière particulière, mais certaines désignations ont acquis un large usage international :

- **ordre du jour** (d'une réunion) : liste des sujets qui seront examinés ou qui feront l'objet de décisions lors de la réunion, y compris un éventuel **ordre du jour provisoire** qui, après avoir été examiné et accepté par la réunion, deviendra l'**ordre du jour adopté** ;
- **programme** ou **programme provisoire** (d'une séance) : note qui indique l'ordre ou l'ordre provisoire dans lequel les différents points de l'ordre du jour et les différentes notes y afférentes seront examinés ;
- **note de travail** : note qui fournit des renseignements, contient une proposition, suggère un projet de texte ou sert à pareille fin et indique une suite que la réunion est invitée à donner ;
- **note d'information** : note destinée seulement à apporter des informations, à laquelle il n'y a pas d'autre suite à donner que d'en prendre acte ;
- **flimsy** ou **feuille volante** : note brève, sans statut officiel, que l'on présente d'ordinaire pour communiquer par écrit le texte d'une proposition ou d'une déclaration faite au cours du débat ;
- document de référence ou documentation de base ;
- liste des délégations ;
- annonce administrative ;
- **additif** : ajout à une note ;
- **rectificatif** : correction à une note ;
- tout autre document nécessaire.

Lors d'une réunion officielle, les délibérations, les débats et le processus décisionnel sont habituellement menés par un président élu ou nommé, qui donne ou non la parole aux délégués ou délégations qui souhaitent faire une **intervention** (*déclaration verbale visant à présenter des faits ou une opinion, ou question posée au président de la réunion ou à un autre délégué par le truchement du président*). Lors de grandes réunions multilatérales, on s'attend que les délégués, par courtoisie, limitent la durée de leur intervention et soient brefs, pour donner à toutes les délégations l'occasion d'intervenir. Étant donné qu'un président, par équité, donne généralement la parole aux délégations dans l'ordre dans lequel elles la demandent, et que de nombreuses interventions seront peut-être faites entre le moment où une délégation demande la parole et celui où elle l'obtient, les délibérations multilatérales risquent de paraître décousues et hachées, en comparaison des délibérations bilatérales. Au cours des débats, on établit parfois un **procès-verbal**, *compte rendu chronologique (qui n'est pas un compte rendu analytique) des délibérations et décisions de la réunion*, qui sera par la suite distribué aux participants.

À la fin de l'examen de chaque point inscrit à l'ordre du jour, le président de la réunion résume en général les résultats du débat sur ce point ; si une décision s'impose, il détermine si un consensus existe sur la question ou si un vote est nécessaire. Faute de consensus, les décisions sont le plus souvent prises à la majorité simple des voix exprimées, chaque délégation ayant droit normalement à une voix. Dans certaines circonstances particulières, les règles établies peuvent exiger une majorité qualifiée (par exemple deux tiers ou trois quarts des voix exprimées ou encore tout autre nombre minimum pour une catégorie de votants) pour qu'une décision soit prise. Une décision prise par une réunion d'un organe international prend en général la forme d'une résolution ou d'une recommandation qui peut être insérée dans le rapport de la réunion. Les décisions d'une conférence diplomatique peuvent être présentées dans un **acte final**, *document d'une conférence diplomatique qui est constitué d'un ou de plusieurs traités et de tout autre accord conclu*.

**PROCESSUS
AU SEIN DES ORGANISATIONS
INTERNATIONALES RECONNUES**

Une organisation possédant une structure formelle et un personnel permanent, qui s'occupe au niveau multilatéral de l'un ou l'autre aspect de la réglementation du transport aérien (qu'il s'agisse d'un organisme intergouvernemental ou non gouvernemental) assumera le plus souvent plusieurs ou la

totalité des fonctions fondamentales décrites ci-après en termes génériques :

- fonctions d'appui avant et pendant les réunions officielles ou informelles, telles que l'établissement de notes de travail et d'autres documents, les services de traduction et d'interprétation selon les besoins, la mise à disposition d'installations sur les lieux ;
- fonctions relationnelles avec ses membres, les pays hôtes où ses bureaux sont situés, les membres potentiels, les autres organisations, le public et la presse ;
- fonctions concrètes continues, comme la collecte et la diffusion de données et le suivi d'activités externes pertinentes ;
- fonctions concrètes périodiques, comme l'élaboration de rapports annuels ;
- fonctions concrètes momentanées, comme l'exécution d'études ponctuelles ;
- fonctions juridiques associées aux activités organisationnelles ;
- fonctions administratives, comme celles qui se rapportent au personnel et aux finances ;
- fonctions associatives ou activités réalisées en collaboration avec d'autres organisations ou pour les secourir.

**LE PROCESSUS
DU TRAITÉ MULTILATÉRAL**

Un traité est généralement le produit final d'une **conférence diplomatique**, *réunion d'États souverains convoquée en vue d'adopter un instrument juridique multilatéral* (par exemple la Convention relative à l'aviation civile internationale, l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux ou d'autres traités multilatéraux). Le processus de réunions qu'implique l'élaboration d'un traité sera sans doute celui que décrit la première section de ce chapitre, avec quelques variations importantes, telles que les suivantes :

- la probabilité d'une phase préparatoire au cours de laquelle des États, groupes d'États et autres parties concernées cherchent à parvenir à un consensus sur

l'objet et les éléments principaux du traité envisagé en ayant recours à différents moyens, dont les voies diplomatiques, les réunions bilatérales et multilatérales et les activités d'appui au sein d'organisations internationales ;

- la possibilité de communiquer à l'avance aux États un projet de texte du traité (en général préparé par l'organisation internationale concernée), pour observations ;
- la probabilité que chaque délégation soit dotée de pleins pouvoirs.

Les préparatifs et les considérations stratégiques et tactiques seront normalement similaires à ceux du processus de négociation bilatérale.

Lorsque les participants à la conférence se sont entendus sur le texte d'un projet de traité, l'étape suivante est l'adoption du texte par les représentants de tous les États présents ou par un vote à une majorité convenue à l'avance. L'adoption est suivie de l'authentification du texte en une ou plusieurs langues. L'**authentification** du texte d'un traité se fait normalement par apposition au bas du texte (ou de l'acte final de la conférence qui contient le texte) de la signature, de la signature *ad referendum* ou du paraphe des représentants des États participants qui sont dûment mandatés pour ce faire. Une signature *ad referendum* doit être confirmée par l'État du signataire, par exemple, au moyen d'un acte ultérieur de ratification du traité par cet État.

Il peut être prévu dans le traité lui-même qu'il n'entrera en vigueur ou ne prendra effet qu'après le dépôt d'un nombre minimum d'**instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation**, documents par lesquels un État exprime son consentement à être lié par un traité. L'**acceptation** ou l'**approbation** sont des moyens par lesquels un État qui a participé à la conférence diplomatique mais n'a pas signé ou paraphé le traité, peut exprimer son consentement à être régi par lui. L'**adhésion** est l'acte par lequel un État qui n'a pas participé à la rédaction et à l'adoption d'un traité donne son consentement formel à être lié par lui. L'adhésion ne peut avoir lieu que si le traité la prévoit ou si toutes les parties sont convenues que le consentement à être lié par un traité peut être exprimé de cette manière.

Le **dépositaire** d'un traité (État ou organisation internationale, selon les dispositions du traité) assume la responsabilité de tenir à jour la liste officielle des États parties à ce traité et d'informer les autres États participants du dépôt de tout nouvel acte par lequel un État consent à être lié par le traité, ou de

toute autre action qui nécessite une telle notification. Si la conférence diplomatique lors de laquelle le traité a été rédigé s'est tenue sous les auspices d'un État ou d'une organisation internationale, cet État ou cette organisation sera normalement nommé dépositaire.

Un État, au moment de signer, de ratifier, d'accepter, d'approuver un traité ou d'y adhérer, peut formuler une **réserve, déclaration qui indique qu'un État n'accepte pas le traité dans sa totalité et qui a pour effet de modifier, d'interpréter ou tout simplement d'exclure l'application de certaines dispositions en ce qui concerne cet État.** Un traité peut interdire les réserves, prévoir que seules des réserves déterminées peuvent être faites ou ne pas prévoir de réserves. Une réserve ne doit pas être incompatible avec l'objet et le but du traité. Le traité peut disposer que toute réserve devra être acceptée par les autres parties, tacitement ou explicitement.

Tous les cas ci-dessus peuvent se produire à tout moment après l'adoption du texte d'un traité. Un traité peut aussi être appliqué à titre provisoire en attendant son entrée en vigueur si le traité lui-même en dispose ainsi ou si les parties en sont autrement convenues. Il peut se passer beaucoup de temps avant qu'un traité ou ses amendements entrent en vigueur, parce qu'il est difficile d'obtenir le nombre de ratifications nécessaires.

Une fois le traité entré en vigueur, un exemplaire est transmis au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aux fins d'enregistrement ou de dépôt et d'inscription au répertoire. Tout traité relatif à l'aviation auquel est partie un État membre de l'OACI doit être enregistré auprès du Conseil de l'OACI.

Dans le processus d'un traité, l'aspect le plus fondamental est celui du respect par les parties de ce dont elles sont convenues. Le principe du droit international appelé **pacta sunt servanda** signifie que tout traité en vigueur lie les parties et doit être exécuté par elles de bonne foi. Le processus du traité peut comprendre aussi d'autres mesures, comme l'interprétation des termes du traité et le règlement des différends, selon les modalités prévues dans le traité.

Une fois en vigueur, un traité pourra être modifié de deux manières. Une **modification à un traité** est un changement qui y est apporté lorsque certaines des parties concluent un **accord entre elles**, c'est-à-dire un changement convenu qui a pour effet de modifier l'application du traité dans les relations entre ces parties seulement. Un **amendement à un traité** est une modification qui lui est apportée, qui sera sans doute négociée entre toutes les parties ou la plupart d'entre elles et qui prendra effet lorsqu'un nombre convenu de parties l'aura formellement accepté.

Il y a principalement deux méthodes qui permettent à un État de cesser d'être partie à un traité. La **dénonciation d'un traité** est une notification formelle par laquelle un État déclare qu'il retirera son consentement à être lié par le traité à l'issue du délai prévu dans le traité pour un tel acte. Le **retrait d'un**

traité peut avoir lieu, en ce qui concerne une partie, avec le consentement de toutes les autres parties, à la suite d'un événement tel qu'une violation, l'impossibilité de se conformer à une obligation du traité ou un changement fondamental de circonstances ayant des incidences sur cette partie.

Chapitre 3.2

STRUCTURE DE LA RÉGLEMENTATION MULTILATÉRALE

La *structure de la réglementation multilatérale* du transport aérien international comprend :

- une composante organisationnelle, qui englobe un nombre important et grandissant d'organisations internationales, qui peuvent être des organisations intergouvernementales ou non gouvernementales, mondiales ou régionales, transrégionales, officielles ou informelles ;
- une composante juridique, qui s'inscrit dans des traités multilatéraux et instruments similaires ainsi que dans des résolutions, recommandations et décisions appropriées d'organisations internationales, contraignantes ou non pour leurs membres.

La première section du présent chapitre porte sur les éléments fondamentaux de la composante organisationnelle de cette structure, qui se retrouvent dans la plupart des organismes internationaux.

La deuxième section contient les définitions des principaux termes génériques utilisés pour les divers éléments de la composante juridique de la réglementation multilatérale.

La troisième section présente les trois principaux instruments multilatéraux produits par la Conférence de Chicago.

La quatrième section énumère, en les décrivant brièvement, les principaux éléments du Régime de Varsovie et de la Convention de Montréal de 1999.

La cinquième section porte sur les autres instruments du droit aérien relatifs au transport aérien.

La dernière section concerne les principaux accords multilatéraux régionaux qui régissent certains aspects du transport aérien international.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX DE LA COMPOSANTE ORGANISATIONNELLE

Une *organisation internationale* est, au sens restreint que lui donne la Convention de Vienne, une *organisation intergouvernementale*, c'est-à-dire un organisme constitué de deux ou plusieurs États ; au sens plus large de l'usage courant (retenu dans ce manuel), le terme désigne toute organisation dont les activités sont principalement internationales et dont les membres appartiennent à plus d'un État, ce qui inclut l'*organisation non gouvernementale (ONG)* à vocation internationale, organisme privé ayant des activités et une composition internationales (par exemple une association de transporteurs aériens de divers États). Une organisation internationale peut :

- être une organisation officielle, possédant une certaine forme de statuts écrits, ou informelle ;
- spécifier les critères d'admission, les responsabilités et les privilèges de ses membres ;
- avoir une envergure mondiale, régionale ou *transrégionale* (ce qui signifie que, sans être mondiale, elle n'est pas limitée à une seule région) ;
- avoir ou non un siège ;
- avoir ou non des bureaux hors siège ;
- avoir ou non un *secrétariat*, personnel qui assure au sein d'une structure organique permanente le soutien de l'organisation ;
- avoir un *organe souverain*, tel qu'une assemblée ou une réunion générale des membres, dont la dénomination peut varier, convoquée régulièrement ou à un moment convenu, qui constitue l'autorité suprême de

l'organisation, chargée d'établir ses politiques et de diriger ses activités ;

- avoir ou non un **organe directeur**, *groupe qui dirige et effectue les travaux de l'organisation lorsque l'organe souverain ne siège pas ;*
- avoir ou non des organes subsidiaires ou consultatifs permanents, ou des organes spéciaux chargés de tâches particulières, habituellement énoncées dans un **mandat**, *énoncé approuvé des buts, objectifs, tâches et contraintes ou limites afférents au travail à effectuer.*

TERMINOLOGIE DE BASE DE LA COMPOSANTE JURIDIQUE
--

Le terme le plus fondamental de la composante juridique de la structure de la réglementation multilatérale est le mot « traité ». Le **traité** :

- *est défini dans la Convention de Vienne sur le droit des traités comme s'entendant « d'un accord international régi par le droit international et conclu par écrit entre un ou plusieurs États (...), que cet accord soit consigné dans un instrument unique ou dans deux ou plusieurs instruments connexes, et quelle que soit sa dénomination particulière » (la **Convention de Vienne sur le droit des traités**, entrée en vigueur le 27 janvier 1980 et dont l'acceptation est large mais non universelle, constitue une source principale de droit international applicable aux traités entre États) ;*
- *est parfois désigné par les mots **accord, acte, arrangement, charte, convention, déclaration, pacte, acte final ou protocole** ;*
- *dans son acception la plus large, s'entend de tout accord international conclu par écrit entre deux États ou plus, même s'il s'agit d'un échange de lettres ou d'un mémorandum d'entente ;*
- *dans une acception plus restreinte, désigne seulement les accords les plus formels (et typiquement multilatéraux), en particulier ceux qui exigent une ratification.*

Le traité multilatéral a généralement une structure qui comprend :

- un préambule exposant normalement les raisons d'être et les buts et objectifs du traité ;

- le corps du traité (parfois subdivisé en plusieurs parties), comprenant des articles numérotés qui contiennent les définitions, les éléments de fond (c'est-à-dire les droits et obligations faisant l'objet de l'accord) et les modalités d'entrée en vigueur et de fonctionnement du traité lui-même ;
- des annexes et documents connexes faisant partie du traité.

Si les conférences diplomatiques ont pour but la conclusion d'une forme quelconque de traité, les réunions formelles des organisations internationales aboutissent le plus souvent à l'adoption :

- de **résolutions**, *expression officielle de l'opinion ou de la volonté collective d'une organisation internationale, qui ont un caractère obligatoire, portent habituellement sur une seule question et comprennent un **préambule** (dont les paragraphes commencent souvent par « considérant ») expliquant la genèse, les circonstances et les raisons des décisions exposées dans le **dispositif**, qui contient les décisions de la réunion ;*
- de **recommandations**, *dont la teneur est de nature plutôt consultative qu'obligatoire ;*
- de décisions présentées sous d'autres formes usuelles au sein de l'organisation internationale.

Les traités, accords et autres instruments de réglementation internationaux font usage d'un certain nombre d'expressions latines, sans traduction. Les plus fréquemment rencontrées, non définies par ailleurs, sont les suivantes :

- **ab initio** — *depuis le début*, par exemple l'examen d'une question de réglementation reprise depuis les origines ;
- **a posteriori** — *basé sur l'observation ou l'expérience*, par exemple un examen des progrès réalisés dans l'application d'un certain arrangement de réglementation (voir aussi **ex post facto**) ;
- **a priori** — *avant examen ou analyse, ou avant d'avoir une expérience réelle*, par exemple décision *a priori*, prise sans avoir d'abord fait l'expérience réelle d'une activité ;
- **bis** — *signifiant littéralement deux fois ou second*, utilisé pour insérer une nouvelle disposition sans

influer sur la numérotation ultérieure, par exemple article 83 *bis* de la Convention de Chicago, inséré entre l'article 83 et l'article 84 ;

- **de facto** — *de fait mais non en raison d'un acte juridique ou d'une reconnaissance officielle*, par exemple service aérien offert sans être encore approuvé par la loi ;
- **de jure** — *selon la loi, légal, établi par un acte juridique*, par exemple service aérien entièrement autorisé et approuvé ;
- **de minimus** — *très petit*, par exemple trop mineur pour être inclus dans le texte d'un traité ;
- **ex parte** — *d'un côté ou dans l'intérêt d'un côté seulement*, par exemple démarches *ex parte* concernant une procédure réglementaire, ou démarches effectuées par une non-partie qui est intéressée, par exemple une organisation non gouvernementale, concernant la négociation d'un traité ;
- **ex post facto** — *après le fait*, par exemple un examen bilatéral de la capacité offerte et du trafic acheminé sur une route aérienne convenue (voir aussi *a posteriori*) ;
- **inter alia** — *entre autres* ;
- **mala fide** — *de mauvaise foi* ;
- **mutatis mutandis** — *moyennant les changements nécessaires*, par exemple l'adaptation des conditions d'un arrangement multilatéral à une disposition bilatérale ;
- **per se** — *en soi, tel quel* ;
- **prima facie** — *à première vue, avant plus ample examen*, par exemple interprétation initiale d'un traité fondée sur son sens apparent (qui pourrait être ultérieurement contredite et infirmée par d'autres éléments, tels que le dossier des négociations) ;
- **statu quo** — *état actuel des choses* ;
- **statu quo ante** — *état antérieur des choses* (avant quelque événement) ;
- **suo moto** — *à sa propre manière*.

**LES DOCUMENTS DE
LA CONFÉRENCE DE CHICAGO**

La Conférence de Chicago, qui s'est tenue du 1^{er} novembre au 7 décembre 1944, a produit, entre autres, trois accords majeurs intéressant la réglementation du transport aérien international, dont le plus important est la **Convention relative à l'aviation civile internationale**, signée à Chicago le 7 décembre 1944, dite aussi simplement **Convention de Chicago (Doc 7300)**, qui constitue le fondement juridique principal de la réglementation de l'aviation civile dans le monde, sert de constitution à l'OACI, et contient un certain nombre d'articles portant sur la réglementation économique du transport aérien international. Ce sont :

- l'article premier relatif à la souveraineté des États sur l'espace aérien ;
- l'article 5 relatif aux vols non réguliers ;
- l'article 6 sur les services aériens réguliers ;
- l'article 7 sur le cabotage ;
- l'article 15 sur les redevances d'aéroport et droits similaires ;
- les articles 17 à 21 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs ;
- l'article 22 sur la facilitation ;
- les articles 23 et 24 sur les formalités de douane et d'immigration ;
- les articles 37 et 38 concernant les normes et pratiques recommandées relatives à la facilitation ;
- certaines parties de l'article 44 sur les buts et objectifs de l'OACI ;
- les articles 77 à 79 sur les organisations d'exploitation en commun ;
- les articles 81 et 83 sur l'enregistrement des accords ;
- l'article 96 contenant des définitions relatives au transport aérien.

Deux amendements de la Convention de Chicago qui intéressent la réglementation du transport aérien sont

l'article 83 bis, qui autorise le transfert de certaines fonctions et obligations de l'État d'immatriculation d'un aéronef à l'État de l'exploitant en cas de location, d'affrètement ou de banalisation, et **l'article 3 bis**, qui confirme l'interdiction de l'usage des armes contre les aéronefs civils en vol et la souveraineté sur l'espace aérien.

Les deux autres documents de la Conférence de Chicago d'importance pour la réglementation multilatérale du transport aérien international sont:

- **l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux** (Doc 7500, reproduit aussi dans le Doc 9587), également appelé **Accord des deux libertés**, par lequel les États contractants s'échangent multilatéralement les droits de survol et d'escale non commerciale en ce qui concerne les services aériens réguliers ;
- **l'Accord relatif au transport aérien international** (reproduit dans le Doc 9587), dit aussi **Accord des cinq libertés**, qui établit cinq libertés de l'air pour les services aériens internationaux, mais ne contient aucune disposition sur la concurrence loyale ou la réglementation de la capacité et des tarifs ; cet accord est entré en vigueur pour dix-neuf États, dont huit l'ont dénoncé par la suite.

<p>LE RÉGIME DE VARSOVIE ET LA CONVENTION DE MONTRÉAL DE 1999</p>
--

Le **Régime de Varsovie**, ensemble de documents de droit aérien, régit la responsabilité des transporteurs en ce qui concerne les passagers et les consignataires. Il comprend :

- la **Convention de Varsovie**¹, en vigueur, qui unifie les règles relatives aux titres de transport et à la responsabilité des transporteurs aériens ;
- le **Protocole de La Haye**², en vigueur, qui a sensiblement remanié, modernisé et simplifié les règles relatives aux documents de transport et doublé la limite de responsabilité des transporteurs (spécifiée dans la Convention de Varsovie) en ce qui concerne les personnes ;
- la **Convention de Guadalajara**³, en vigueur, qui a élargi le champ d'application de la Convention de Varsovie

au transporteur qui assure effectivement le transport aérien, lorsque le passager ou l'expéditeur a conclu un contrat avec un affréteur ou un transitaire ;

- le **Protocole de Guatemala**⁴, qui n'est pas encore en vigueur et qui imposerait notamment au transporteur une responsabilité stricte, indépendamment de toute faute, en ce qui concerne les lésions corporelles et l'endommagement et la destruction ou perte des bagages ;
- le **Protocole additionnel n° 1**⁵, en vigueur, qui remplace la référence à l'or par le **droit de tirage spécial (DTS)** (sorte de moyen de paiement international créé par le Fonds monétaire international [FMI] comme complément à l'emploi de l'or et des devises pour régler des déséquilibres dans les paiements internationaux) sans majorer les limites réelles de responsabilité spécifiées dans la Convention de Varsovie d'origine (l'or étant démonétisé et ne constituant plus un étalon objectif, fiable et sûr) ;
- le **Protocole additionnel n° 2**⁶, en vigueur, qui remplace la référence à l'or par le DTS, sans majorer les limites réelles de responsabilité spécifiées dans le Protocole de La Haye ;
- le **Protocole additionnel n° 3**⁷, qui n'est pas encore en vigueur et qui remplacerait également la référence à l'or par le DTS, sans majorer les limites réelles de responsabilité spécifiées dans le Protocole de Guatemala ;
- le **Protocole de Montréal n° 4**⁸, en vigueur, qui amende à nouveau la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, en ce qui concerne le transport des envois postaux et des marchandises, en simplifiant les documents relatifs aux marchandises, en introduisant la responsabilité objective pour les marchandises et en remplaçant la devise dans laquelle est exprimée la limite de responsabilité par le DTS, sans majorer les limites réelles de responsabilité (spécifiées dans le Protocole de La Haye).

L'arrangement dit **Accord de Montréal de 1966**, qui n'est pas un accord international mais seulement un arrangement concernant la responsabilité conclu entre des transporteurs assurant des services de transport de passagers à destination et en provenance des États-Unis ou avec une escale convenue dans ce pays, a été adopté par le Civil Aeronautics Board des États-Unis le 13 mai 1966, après quoi le Gouvernement des États-Unis a retiré sa dénonciation de la Convention de Varsovie qui devait prendre effet le 16 mai 1966. Par cet

accord, les parties amendaient *de facto* l'application de la Convention de Varsovie amendée à La Haye (1955) en prévoyant une limite de responsabilité par passager, en cas de mort ou de lésion corporelle, de 75 000 \$US, frais juridiques compris, et de 58 000 \$US, frais juridiques non compris.

La **Convention de Montréal de 1999**⁹, qui entre en vigueur le 4 novembre 2003, modernise et refond en quelque sorte tous les instruments du régime de Varsovie, et l'emporte sur tous les instruments du régime de Varsovie, entre deux États qui sont tous deux parties à la Convention. Entre deux États qui ne sont pas tous deux parties à la Convention, les instruments pertinents du régime de Varsovie resteront en vigueur si ces deux États y sont tous deux parties. Cette convention renforce les droits des personnes qui demandent réparation dans des cas où il y a eu mort ou lésion corporelle de passagers effectuant des voyages aériens internationaux.

La Figure 3.2-1 montre les relations entre les conventions et protocoles constituant le Régime de Varsovie/la Convention de Montréal de 1999, ainsi que les limites de responsabilité des transporteurs aériens. Des renseignements complémentaires sur le Régime de Varsovie et la Convention de Montréal peuvent être obtenus auprès de la Direction des affaires juridiques de l'OACI.

**AUTRES INSTRUMENTS
DE DROIT AÉRIEN**

D'autres documents de droit aérien international qui touchent au transport aérien sont :

- la **Convention de Genève**¹⁰, en vigueur, qui reconnaît divers droits en matière d'aéronefs (propriété, acquisition, possession, etc.) ;
- la **Convention de Rome**¹¹, en vigueur, qui autorise toute personne subissant un dommage à la surface causé par un aéronef en vol ou par une personne ou une chose tombant d'un aéronef, à demander une compensation juste ;
- la **Convention de Tokyo**¹², en vigueur, qui établit la compétence de l'État d'immatriculation de l'aéronef pour les infractions et actes qui compromettent ou risquent de compromettre la sécurité de l'aéronef en vol ou des personnes ou biens à bord ;
- la **Convention de La Haye**¹³, en vigueur, qui a donné lieu au concept de la compétence universelle sur les

actes illicites de capture ou de détournement d'aéronefs en vol et oblige les États contractants à engager des poursuites contre leurs auteurs ;

- la **Convention de Montréal**¹⁴, en vigueur, qui élargit le concept d'actes illicites aux infractions commises contre les aéronefs en service, les installations et services de navigation aérienne et la sécurité de l'aviation civile en général ;
- le **Protocole complémentaire à la Convention de Montréal de 1971**¹⁵, en vigueur, qui vise à réprimer les actes de violence dans les aéroports internationaux qui compromettent ou risquent de compromettre la sécurité des personnes ou de l'exploitation de ces aéroports ;
- la **Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection**¹⁶, en vigueur, qui vise à prévenir les actes illicites dirigés contre les aéronefs et faisant appel à l'utilisation d'explosifs plastiques.

**ACCORDS MULTILATÉRAUX
RÉGIONAUX**

Bien que les États n'aient pas réussi à conclure un accord multilatéral acceptable globalement sur l'échange de droits de transport aérien commercial, certains accords et arrangements intergouvernementaux multilatéraux régionaux ont été établis pour réglementer des aspects particuliers du transport aérien international, et sont présentés ci-dessous dans l'ordre chronologique :

- l'**Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe**, conclu par les États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et signé à Paris le 30 avril 1956, qui a établi une politique visant à la libre admission des aéronefs effectuant des transports intra-européens commerciaux non réguliers qui ne portent pas préjudice à leurs services réguliers ;
- l'**Accord international sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers**, signé à Paris le 10 juillet 1967, qui donne aux États membres de la CEAC des principes et procédures uniformes concernant l'établissement des tarifs et appuie le mécanisme des conférences de l'IATA ;

- l'Accord multilatéral relatif aux droits commerciaux des services aériens non réguliers entre membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), signé à Manille le 13 mars 1971, qui libéralise les services aériens non réguliers dans cette sous-région ;
- l'Accord international sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers intra-européens conclu entre les États membres de la CEAC et signé à Paris le 16 juin 1987, qui prévoit des principes et des procédures uniformes d'établissement des tarifs et introduit le système de réglementation des tarifs par zones ;
- l'Accord international relatif au partage de la capacité sur les services aériens réguliers intra-européens, conclu par les États de la CEAC et signé à Paris le 16 juin 1987, qui prévoit des principes et procédures uniformes de partage de la capacité des services réguliers intra-européens et introduit un plan de partage de la capacité par zones ;
- la Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique aéronautique africaine, signée par les ministres de l'aviation civile des États africains en octobre 1988 et révisée en septembre 1994, qui établit un programme pour l'intégration des compagnies aériennes africaines, ainsi que des lignes directrices pour la coopération dans le domaine du transport aérien entre États d'Afrique ;
- la Décision 297 de la Commission de l'Accord de Cartagena visant à mettre en œuvre l'Acte de Caracas, signé en mai 1991 et approuvé par les présidents des cinq pays du Pacte andin (Bolivie, Colombie, Équateur, Pérou et Venezuela), qui établit un arrangement de transport aérien « ciel ouvert » pour cette sous-région ;
- l'Accord multilatéral sur l'exploitation des services aériens dans la Communauté des Caraïbes (CARICOM), communément dénommé Accord multilatéral sur les services aériens CARICOM, conclu le 6 juillet 1996 par 11 des 14 États membres et entré en vigueur en novembre 1998 ;
- l'Accord de Fortaleza, signé le 17 décembre 1996, qui a libéralisé les services aériens intrarégionaux sur les routes ne relevant pas d'accords bilatéraux entre les quatre États du MERCOSUR et deux États associés ;
- l'Accord de Banjul visant à accélérer la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro ; communément dénommé Accord de Banjul, signé en 1997 par le Cap-Vert, la Gambie, le Ghana, la Guinée et le Nigéria, qui a libéralisé les services aériens entre ces États ;
- l'Accord entre Directeurs généraux de l'aviation civile du Royaume du Cambodge, de la République populaire démocratique lao, de l'Union du Myanmar et de la République socialiste du Viet Nam sur l'établissement d'une coopération sous-régionale dans le transport aérien, communément appelé Accord CLMV, conclu par ces pays le 15 janvier 1998, qui établit une coopération au niveau sous-régional visant à la libéralisation du transport aérien ;
- l'Accord COMESA entre les 21 États membres du Marché commun pour l'Afrique orientale et australe (COMESA), qui les a fait passer en 1999 de la libéralisation intégrale des services de fret faisant l'objet de la première phase de leur programme de libéralisation des services aériens à la seconde phase de la libéralisation, englobant les services passagers ;
- un programme de libéralisation en plusieurs phases des services aériens entre membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), finalisé en 2000, qui envisage la libéralisation intégrale des services aériens entre les États membres pour 2005 ;
- l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international, dit Accord de Kona, signé le 1^{er} mai 2001 par le Brunéi Darussalam, le Chili, les États-Unis, la Nouvelle-Zélande et Singapour, qui est un arrangement plurilatéral « ciel ouvert » entre les parties signataires, ouvert à l'adhésion de tout membre de l'APEC ainsi que d'autres États (le Pérou et Samoa ont adhéré à cet accord par la suite) ;
- le Protocole à l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international, signé le 1^{er} mai 2001 par le Brunéi Darussalam, la Nouvelle-Zélande et Singapour, qui prévoit l'échange de droits de cabotage et de droits dits « de septième liberté » ;
- un Accord multilatéral de services aériens pour la libéralisation entre États du Forum des Îles du Pacifique, entériné en août 2003 par les leaders des États du Forum, qui prévoit une libéralisation progressive des services aériens entre les parties à l'Accord et qui est ouvert à une adhésion conditionnelle d'autres États non membres.

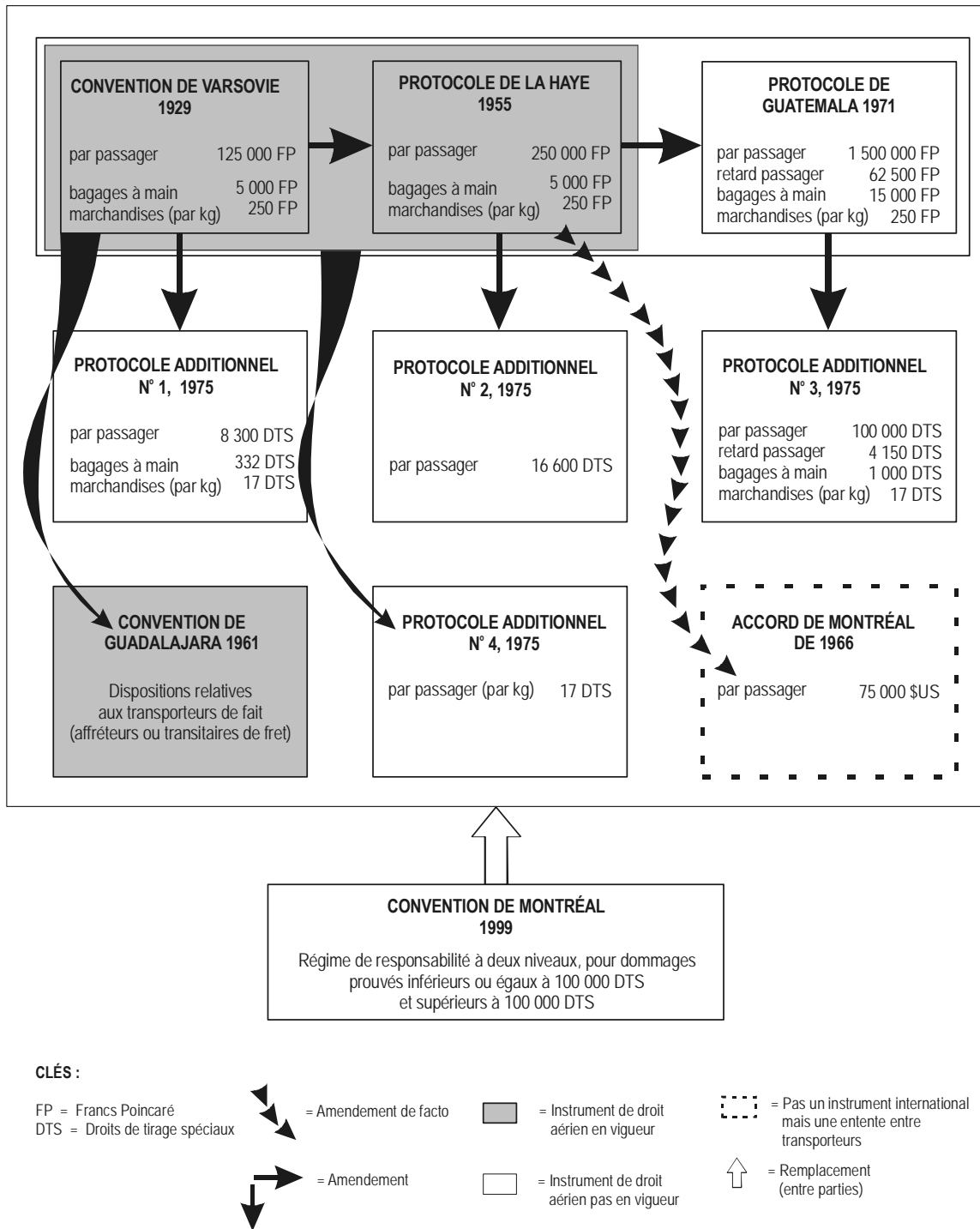


Figure 3.2-1. Le régime de Varsovie, la Convention de Montréal de 1999 et les limites de responsabilité du transporteur

NOTES

1. Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.
2. Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, signé à La Haye le 28 septembre 1955 (Doc 7632).
3. Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (Doc 8181).
4. Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (Doc 8932).
5. Protocole additionnel n° 1 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, signé à Montréal le 25 septembre 1975 (Doc 9145).
6. Protocole additionnel n° 2 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Montréal le 25 septembre 1975 (Doc 9146).
7. Protocole additionnel n° 3 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971, signé à Montréal le 25 septembre 1975 (Doc 9147).
8. Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Montréal le 25 septembre 1975 (Doc 9148).
9. Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 (Doc 9740).
10. Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, signée à Genève le 19 juin 1948 (Doc 7620).
11. Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome le 7 octobre 1952 (Doc 7364).
12. Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (Doc 8364).
13. Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 (Doc 8920).
14. Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 (Doc 8966).
15. Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 (Doc 9518).
16. Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991 (Doc 9571).

Chapitre 3.3

QUESTIONS CLÉS DU PROCESSUS ET DE LA STRUCTURE DE LA RÉGLEMENTATION MULTILATÉRALE

Les questions clés du processus et de la structure de la réglementation multilatérale se posent de longue date et sont centrées sur cette interrogation : faut-il entreprendre d'établir un ou plusieurs accords multilatéraux viables (mondiaux ou transrégionaux) pour remplacer ou compléter les accords bilatéraux de transport aérien existants, et comment procéder ? (Ces questions sont distinctes de celles qui concernent les arrangements de réglementation en vigueur dans des communautés économiques dont les membres sont des États situés dans une région géographique limitée et dont les processus et structures internes régissent d'autres activités, en plus du transport aérien.) La Résolution A33-19 (en vigueur) de l'Assemblée de l'OACI réaffirme que « (...) l'échange multilatéral des droits commerciaux le plus large possible reste un des buts de l'Organisation ».

La première section du présent chapitre présente des arguments pour et contre la recherche d'une réglementation multilatérale du transport aérien. La section suivante explore les processus de négociation qui pourraient être utilisés pour parvenir à un accord multilatéral. La troisième section identifie les éléments de structure génériques susceptibles d'être retenus pour un tel accord. Une dernière section traite de l'Accord général sur le commerce des services et de son Annexe sur les services de transport aérien, qui constitue une tentative de réglementation multilatérale ne relevant d'aucun cadre traditionnel.

POURQUOI L'APPROCHE MULTILATÉRALE?

Les arguments favorables à la réglementation multilatérale dans le domaine du transport aérien international et ceux qui s'y opposent sont axés, les uns et les autres, sur son adaptation

à des phénomènes économiques plus larges, et son efficacité relative en comparaison du bilatéralisme.

Les arguments favorables en rapport avec l'adaptation à des phénomènes économiques plus larges sont notamment :

- que le transport aérien est une industrie de services de plus en plus touchée par les mêmes forces que celles qui transforment d'autres industries de services (privatisation de compagnies nationales et participations étrangères à leur capital, alliances intercompagnies visant l'accès au marché mondial, déréglementation), mais qui reste pourtant réglementée de façons distinctes et différentes de ces autres industries de services, qui retardent sa croissance ;
- que le transport aérien n'exige pas de réglementation distincte parce que, étant parvenu à maturité, il n'est plus une industrie « naissante » ou entièrement « spéciale » ;
- que le processus de troc bilatéral a tendance à réduire les opportunités offertes au niveau que la partie la moins compétitive et la plus restrictive estime acceptable, de sorte que la direction des entreprises de transport aérien considère de plus en plus que les accords bilatéraux imposent des restrictions inacceptables au développement de cette industrie ;
- que les usagers du transport aérien, les aéroports et les compagnies aériennes méritent d'être libérés des contraintes de la réglementation bilatérale du transport aérien (qui peut parfois freiner le développement du tourisme et du commerce) ;
- que le meilleur moyen de les en libérer est le multilatéralisme, qui permet de cumuler les gains et de

compenser les contraintes plus facilement que ne pourrait le faire une série d'accords bilatéraux, ce qui lui vaut d'être de plus en plus reconnu comme une meilleure formule que le bilatéralisme pour réaliser une libéralisation généralisée.

Les arguments favorables fondés sur l'efficacité relative soutiennent que le multilatéralisme permettrait :

- de créer rapidement un grand nombre de nouvelles relations bilatérales de services aériens dans un cadre multilatéral, puisque chaque partie nouvelle adhère à l'arrangement multilatéral sans avoir à engager de négociations bilatérales avec les États qui y sont déjà parties ;
- de mettre fin au gaspillage de temps et d'argent que représentent la négociation et la renégociation d'un grand nombre d'accords bilatéraux de transport aérien, processus qui entrave le développement du système de transport aérien ;
- d'atteindre des résultats plus objectifs (en particulier en ce qui concerne l'accès aux marchés) que de nombreuses négociations bilatérales, dont l'issue peut être influencée par les circonstances subjectives que constituent les différences entre les capacités et le pouvoir de négociation des parties ;
- de mettre fin aux incompatibilités dans les conditions d'accès aux marchés qui, à l'heure actuelle, compliquent ou excluent l'exploitation de divers vols à escales multiples ;
- d'encourager une normalisation accrue des nombreux arrangements de réglementation qui figurent actuellement dans les accords bilatéraux sur les services aériens (sur des questions telles que les exemptions douanières, la sûreté de l'aviation ou la conversion et les transferts monétaires).

Les arguments opposés en rapport avec l'adaptation à des phénomènes économiques plus larges sont :

- que les accords multilatéraux de transport aérien ne sont pas nécessaires, puisque le bilatéralisme a été utilisé avec succès pour réaliser la libéralisation de services aériens entre États partenaires souhaitant libéraliser ;
- que les tenants du multilatéralisme ont tort de croire que, parce qu'il serait sans doute très difficile dans le

cadre d'un accord multilatéral de limiter l'accès à des marchés bilatéraux individuels (par exemple pour chercher à obtenir un certain équilibre d'avantages), de telles limitations seront nécessairement exclues ;

- que si l'on parvient à conclure un accord multilatéral de transport aérien libéral assorti de peu de limitations, il avantagera très probablement les grandes compagnies aériennes bien établies, favorisant leurs intérêts contre ceux des compagnies aériennes des pays en développement (qui ne pourraient être aidées suffisamment pour que le maintien de leur présence internationale soit assuré), ce qui menacerait la continuité d'accès de ces pays à des services aériens adéquats ;
- que le multilatéralisme, indépendamment des préoccupations qu'il suscite, n'est tout simplement pas réalisable dans l'avenir prévisible sans un plus large consensus.

Les arguments opposés en rapport avec l'efficacité relative soutiennent que le multilatéralisme :

- a tendance, par sa nature même, à aboutir à des résultats qui représentent le « plus petit commun dénominateur », ce qui pourrait réduire la portée et l'efficacité de tout accord ;
- offre moins de souplesse parce qu'une révision d'un accord multilatéral est beaucoup plus difficile à réaliser que celle d'un accord bilatéral (il faut que non pas deux, mais de nombreuses parties soient motivées pour la réaliser) ;
- empêche les États d'adapter chaque arrangement de réglementation aux situations bilatérales individuelles ;
- réduit la capacité d'un État à protéger son ou ses transporteurs aériens nationaux en recourant à des contrôles bilatéraux *ad hoc* et au niveau micro-économique.

Les partisans du maintien du bilatéralisme font souvent valoir aussi que ce régime a permis au trafic aérien international de croître à un rythme prodigieux et n'a nullement empêché les innovations dans les domaines de la technologie et du marketing, comme l'introduction des avions à réaction ou des systèmes informatisés de réservation.

Pour déterminer s'il faut chercher à établir une forme quelconque d'accord multilatéral de transport aérien, ou

appuyer cette recherche, il faut bien peser les arguments ci-dessus (et peut-être d'autres, en gardant à l'esprit que, dans les deux sens, certains reposent sur des conjectures) en explorant les processus multilatéraux possibles et les éléments structurels qu'ils pourraient comporter.

**PROCESSUS POSSIBLES
DE RECHERCHE D'UN NOUVEAU
MULTILATÉRALISME**

Les processus traditionnels et autres qui pourraient être utilisés pour tenter de parvenir à un ou des accords ou arrangements multilatéraux nouveaux destinés à régler le transport aérien commercial sont :

- une conférence diplomatique mondiale pour négocier et rédiger un accord multilatéral ; ou
- une conférence d'États « partageant les mêmes vues », au cours de laquelle un accord multilatéral, qui serait sans doute ouvert à l'adhésion d'États non participants, serait négocié et rédigé par les parties participantes ; ou
- une négociation d'État à organisme régional ou d'organisme régional à organisme régional, pour produire un accord entre eux qui serait ouvert à l'adhésion de tierces parties ; ou
- la négociation et la rédaction d'une certaine forme de vaste accord multilatéral de transport aérien, sous les auspices d'intérêts (souvent commerciaux) autres que ceux du transport aérien.

Chacun de ces processus possibles pose des problèmes difficiles qui n'ont pas encore été résolus :

- le succès d'une conférence diplomatique mondiale exige un large consensus préalable sur les buts à poursuivre et les moyens de les atteindre, consensus qui n'est pas encore évident dans le domaine du transport aérien ;
- l'existence d'une « communauté de vues » suffisante pour réunir un nombre assez substantiel d'États de différentes régions du monde en vue de la recherche d'un nouvel accord reste à démontrer (vu la disparité des conditions nationales et la nécessité pour chaque État d'agir dans son propre intérêt national, lequel est

rarement, sinon jamais, identique à celui de tout autre État) ;

- un processus par lequel un organisme régional peut formuler une position de négociation commune et engager, en bloc, une négociation bilatérale avec une deuxième partie, peut être très difficile à établir et risque de susciter des inquiétudes légitimes de la part de petits États ou de parties qui n'ont pas été invitées ou ne sont pas participantes, et qui pourraient craindre qu'il soit porté préjudice à leurs intérêts ;
- un forum autre que de transport aérien (le Groupe de négociations sur les services, sous les auspices du GATT) a exploré les modalités d'un large accord multilatéral qui engloberait les droits d'accès au marché du transport aérien, sans réussir à obtenir autre chose qu'un soutien minimal, principalement parce qu'il était proposé que le régime de la nation la plus favorisée soit obligatoire (sans être nécessairement réciproque).

Il est concevable qu'un processus préliminaire d'analyse et de conception très détaillées (au niveau des experts) des éléments essentiels d'une structure complète de réglementation multilatérale, qui s'étendrait sur une période plus longue que celle qui est normalement consacrée à une conférence, puisse élaborer certains arrangements de réglementation potentiellement viables. Si de tels arrangements avaient une acceptabilité préliminaire suffisante, il serait possible qu'ils suscitent un consensus suffisant pour qu'un ou plusieurs des processus de négociation et de rédaction mentionnés ci-dessus soient entrepris.

**ÉLÉMENTS STRUCTURELS
GÉNÉRIQUES QUE POURRAIT
COMPORTER UN NOUVEL
ACCORD MULTILATÉRAL
DE TRANSPORT AÉRIEN**

La structure d'un nouvel arrangement multilatéral pourrait théoriquement être celle d'un traité multilatéral classique : il entrerait en vigueur seulement lorsqu'un nombre préalablement déterminé d'États ayant participé aux négociations auraient déposé les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; il ne pourrait être amendé qu'avec l'approbation d'un nombre préalablement convenu de parties ; il pourrait prévoir un nombre limité de réserves et l'adhésion d'autres États, etc. Il pourrait aussi : prendre une forme non

traditionnelle ; entrer en vigueur (entre les parties qui y consentent) dès le dépôt de seulement deux instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; être suffisamment souple pour que le besoin d'amendements soit réduit au minimum ; permettre l'application d'amendements acceptés par chacune des parties ; prévoir l'adhésion d'autres États ; etc.

Le principal objectif d'un tel accord serait sans doute la libéralisation, mais il pourrait y en avoir d'autres, comme une participation accrue des pays en développement et une plus grande efficacité de la réglementation. L'accord pourrait viser une libéralisation immédiate, une libéralisation progressive ou éventuellement une libéralisation intégrant certains aspects d'une réglementation plus traditionnelle. Il pourrait être conçu en fonction des besoins des usagers et des travailleurs du transport aérien, de ceux des aéroports et des communautés qu'ils desservent, des intérêts du tourisme et du commerce, ainsi que de ceux des compagnies aériennes et des responsables de leur réglementation.

Une des questions fondamentales pour la conception du nouvel accord serait de savoir s'il serait appelé à remplacer des arrangements bilatéraux existants ou à les compléter. Dans ce dernier cas se poserait la question de savoir comment fonctionnerait un tel régime hybride.

Un accord multilatéral pourrait :

- porter à la fois sur les services aériens réguliers et non réguliers assurés entre les parties ;
- porter uniquement sur les services aériens réguliers, ou uniquement sur les services non réguliers, entre les parties ;
- viser seulement un certain type de trafic, initialement ou à long terme, c'est-à-dire passagers seulement ou fret et courrier, ou couvrir les deux types ;
- inclure l'accès aux marchés (droits de route, de trafic et d'exploitation), éventuellement sous réserve d'autres ententes à l'échelon bilatéral, mais pas nécessairement l'accès à tous les marchés (le texte pourrait par exemple exclure la « septième liberté » et exclure ou limiter les droits de cabotage) ;
- comprendre, très probablement, certains arrangements réglementaires expressément destinés à être employés par une partie pour répondre, au besoin, à des actions jugées contraires aux buts et aux termes de l'accord.

En plus d'exiger beaucoup de créativité pour exprimer, dans un contexte multilatéral, une certaine forme et un certain niveau de réglementation (vraisemblablement libéralisée) des principales questions d'intérêt bilatéral (principalement les droits d'accès aux marchés, la capacité, les tarifs et les considérations d'ordre commercial), une nouvelle structure multilatérale pourrait :

- employer ou adapter les formulations utilisées dans le modèle d'accord sur les services aériens (TASA) de l'OACI (Doc 9587) ;
- employer ou adapter certains, ou beaucoup, des éléments d'accords multilatéraux en vigueur (par exemple l'Accord de Kona) ou proposés (tel le modèle d'Accord multilatéral pour la libéralisation des services de fret aérien, élaboré par le secrétariat de l'OCDE) ;
- employer, et peut-être améliorer en les adaptant, certains concepts et certaines approches utilisés, ou qu'il est proposé d'utiliser, dans des accords commerciaux (comme l'explique la section suivante de ce chapitre) ;
- introduire des formules de règlement des différends qui ne se trouvent pas normalement dans les accords bilatéraux de transport aérien ;
- comporter des dispositions concernant l'éventualité d'un consentement collectif d'États agissant comme bloc régional.

**L'ACCORD GÉNÉRAL SUR LE
COMMERCE DES SERVICES
(AGCS) ET SON ANNEXE SUR LES
SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN**

L'Accord général sur le commerce des services (AGCS), produit par le Groupe de négociations sur les services (GNS) (un groupe de parties contractantes institué à cette fin par le GATT au cours du Cycle de l'Uruguay) est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1995 et applique divers principes et pratiques commerciaux à certains services, y compris, dans une Annexe, certains services de transport aérien, ce qui s'écarte de leur cadre traditionnel de réglementation. Au moment de la rédaction du présent manuel, l'Annexe sur les services de transport aérien exclut de l'application de l'Accord les droits de trafic, quelle que soit la façon dont ils ont été accordés, et

les services directement liés à l'exercice des droits de trafic, exception faite de trois droits auxiliaires :

- 1) **services de réparation et de maintenance des aéronefs**, expression qui s'entend des dites activités lorsqu'elles sont effectuées sur un aéronef ou une partie d'un aéronef retiré du service et ne comprend pas la maintenance dite en ligne (entretien d'escale) ;
- 2) **vente et commercialisation des services de transport aérien**, expression qui s'entend de la possibilité pour le transporteur aérien concerné de vendre et de commercialiser librement ses services de transport aérien, y compris tous les aspects de la commercialisation tels que l'étude des marchés, la publicité et la distribution. Ces activités ne comprennent pas la tarification des services de transport aérien ni les conditions applicables ;
- 3) **services de systèmes informatisés de réservation (SIR)**, expression qui s'entend des services fournis par des systèmes informatisés contenant des renseignements au sujet des horaires des transporteurs aériens, des places disponibles, des tarifs et des règles de tarification, et par l'intermédiaire desquels des réservations peuvent être effectuées ou des billets délivrés.

L'Annexe dispose en outre que les procédures de règlement des différends prévues dans l'Accord ne pourront être invoquées que dans les cas où des obligations ou des engagements spécifiques auront été contractés par les parties concernées et après que les possibilités de règlement des différends prévues dans les accords ou arrangements bilatéraux et les autres accords ou arrangements multilatéraux auront été épuisées. Elle confirme aussi qu'aucun engagement ou obligation spécifique contracté en vertu de l'Accord ne réduira ni n'affectera les obligations découlant pour une partie d'accords bilatéraux ou multilatéraux en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de l'Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce (voir le Chapitre 3.7). Enfin, elle prévoit que le Conseil du commerce des services « examinera périodiquement, et au moins tous les cinq ans, l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens et le fonctionnement de l'annexe en vue d'envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'Accord dans ce secteur ». (La première révision de l'Annexe a été entreprise en 2000.)

L'AGCS lui-même, dans le cadre duquel fonctionne l'Annexe sur les services de transport aérien, définit quatre **modes de fourniture de services sur des marchés qui sont étrangers au fournisseur** :

- la **fourniture transfrontières** s'entend de la fourniture d'un service en provenance du territoire d'une partie à destination du territoire d'une autre partie (comme c'est le cas de vols ou d'appels téléphoniques internationaux). Ceci n'exige pas que le fournisseur de la première partie soit admis sur le territoire de la seconde partie ; seul le service lui-même traverse les frontières nationales ;
- la **consommation à l'étranger** s'entend de la fourniture d'un service sur le territoire d'une partie à un consommateur de services de toute autre partie. Ceci implique généralement que le consommateur se rende dans le pays fournisseur, pour y faire du tourisme ou des études par exemple. La réparation d'un aéronef à l'extérieur de son pays d'immatriculation est un autre exemple ;
- la **présence commerciale du fournisseur étranger sur le territoire d'une autre partie pour la fourniture de services** (par exemple bureau de billetterie d'une compagnie aérienne ; filiale ou succursale pour la fourniture de services tels que des services bancaires ou de conseil juridique) ;
- la **présence de personnes physiques de nationalité étrangère sur le territoire d'une autre partie pour la fourniture de services** (avocats, médecins ou architectes par exemple).

Axé sur la libéralisation, l'AGCS établit trois **grands principes de libéralisation** :

- **l'accès aux marchés** ou la spécification des niveaux d'accès à accorder à d'autres parties par les quatre modes de fournitures ;
- **le traitement national**, principe selon lequel le traitement réservé par une partie aux services et aux fournisseurs de services étrangers ne sera pas moins favorable que celui qu'elle accorde à ses propres services et fournisseurs de services ;
- **le traitement de la nation la plus favorisée (NPF)**, principe de non-discrimination selon lequel il sera accordé à toutes les parties un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux services et fournisseurs de services similaires de tout autre pays.

Une distinction importante est à établir entre ces principes. L'accès aux marchés et le traitement national sont des **engagements spécifiques dans le cadre de l'AGCS**, c'est-à-dire des

principes que chaque partie peut choisir d'appliquer ou de ne pas appliquer à tout service ou aspect de ce service en particulier, selon les conditions et limitations contenues dans son engagement spécifique concernant ce service. Par contre, le traitement NPF est une **obligation générale de l'AGCS**, qui s'applique inconditionnellement à tous les services, y compris ceux pour lesquels une partie n'a pas pris d'engagement spécifique en matière d'accès aux marchés ou de traitement national.

Cependant, des dérogations au traitement NPF sont possibles pour des services spécifiques que les parties peuvent inscrire sur leur liste d'exemptions. Une partie peut ainsi faire varier la mesure dans laquelle elle libéralise un certain service : 1) en déposant une exemption au traitement NPF pour ce service ; ou 2) en prenant des engagements spécifiques en matière d'accès aux marchés et de traitement national, y compris toutes conditions et limitations. Cela peut donner lieu à des variations dans les obligations de différentes parties à l'égard du même service, circonstance qui, selon les détracteurs, suscite l'apparition de **profiteurs**, c'est-à-dire de parties qui profitent d'un accès libéralisé en ce qui concerne la fourniture d'un certain service dans les territoires d'autres parties sans avoir à assurer le même degré d'accès libéralisé pour ce service dans leurs propres marchés. En réponse, ceux qui adoptent une vision plus large soulignent que la libéralisation en ce qui concerne d'autres services de la part des parties qui se comportent en profiteurs a tendance à atténuer un manque de libéralisation pour un service particulier en ce qui concerne certaines parties. Ils font aussi valoir que, avec le temps, la libéralisation progressive passant par de futures négociations aboutira à la suppression des exemptions au traitement NPF et à des engagements spécifiques supplémentaires en matière d'accès aux marchés et de traitement national, de sorte que le phénomène des profiteurs deviendra moins fréquent.

L'AGCS prévoit d'autres obligations générales :

- la **transparence**, qui exige la prompte publication de toutes les réglementations et règles pertinentes, des directives administratives et autres décisions, arrêtés ou mesures d'application générale qui concernent ou influencent le fonctionnement de l'Accord (à l'exception de certains renseignements confidentiels dont la divulgation ferait obstacle à l'application de la loi, serait contraire à l'intérêt public ou porterait préjudice aux intérêts commerciaux légitimes de certaines entreprises) ;
- la **participation croissante des pays en développement**, à réaliser en améliorant leur accès à la technologie, aux

circuits de distribution et aux réseaux d'information, en libéralisant l'accès aux marchés dans les secteurs et pour les modes de fourniture qui les intéressent dans la perspective de l'exportation, et en tenant compte en particulier des graves difficultés que comporte pour les pays les moins avancés l'acceptation d'engagements négociés ;

- ne pas empêcher les signataires (dans certaines circonstances) de devenir parties ou d'adhérer à des accords d'intégration économique libéralisant le commerce des services ;
- veiller à ce que toutes les mesures d'application générale relatives à la réglementation intérieure touchant au commerce des services dans des secteurs ou sous-secteurs où sont pris des engagements spécifiques soient administrées d'une manière raisonnable, objective et impartiale ;
- reconnaître les licences ou certificats accordés, ou la formation ou l'expérience acquise, ou les conditions remplies, dans un pays donné, sans discrimination entre pays dans l'application de ses normes ou critères pour la délivrance d'autorisations, de licences ou de certificats à des fournisseurs de services ;
- veiller à ce que les fournisseurs monopolistiques de services dans un territoire se conforment à la clause NPF et aux engagements spécifiques concernant l'accès aux marchés et le traitement national ;
- ne pas appliquer de restrictions aux virements et paiements internationaux pour des transactions courantes relatives à des engagements spécifiques dans le cadre de l'AGCS, à l'exception de restrictions destinées à répondre à de graves difficultés de balance des paiements (qui doivent être appliquées de façon non discriminatoire à toutes les parties).

L'AGCS comprend une procédure de négociation commerciale qui pourrait être utilisée dans un large accord multilatéral ou plurilatéral de transport aérien : il s'agit de la procédure des **offres et demandes**, procédure dans laquelle chaque partie dresse une liste des services qu'elle est disposée à libéraliser et de ceux qu'elle souhaite que les autres parties libéralisent. Les parties bilatérales ou multilatérales modifient leurs listes en termes d'offres pour obtenir d'autres parties la libéralisation de services qu'elles ont demandée. L'élargissement des listes d'offres de toutes les parties réduit les listes de demandes jusqu'à ce que les parties ne soient plus disposées à apporter d'autres changements dans leur liste d'offres.

L'application aux droits de trafic du principe essentiel de l'AGCS qu'est le régime de la nation la plus favorisée (NPF) reste une question complexe et difficile. Bien que l'élargissement de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS pour y inclure certains droits auxiliaires ainsi que

certain aspects des droits essentiels bénéficie d'un certain appui, il n'y a pas de consensus mondial sur le point de savoir s'il y a lieu de le faire ou comment le faire. Savoir si l'AGCS constitue une option effective pour la libéralisation du transport aérien reste en question.

Chapitre 3.4

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

L'**Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)** est l'organisation intergouvernementale mondiale créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 pour promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde (site web : www.icao.int). Institution spécialisée des Nations Unies, elle établit les normes et règlements internationaux nécessaires à la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'économie du transport aérien et sert de cadre à la coopération, dans tous les domaines de l'aviation civile, entre ses 188 États contractants (chiffre d'août 2003).

Comme la plupart des organisations intergouvernementales, l'OACI élabore sa politique dans le cadre de réunions multinationales de divers types. Le présent chapitre porte uniquement sur les aspects se rapportant à la réglementation économique. La première section identifie les divers organes de l'OACI qui, lors de leurs réunions, élaborent des politiques dont celle qui concerne la réglementation du transport aérien international. Elle explique aussi comment ces organes sont organisés (structure) et comment ils accomplissent leurs travaux (processus).

L'élaboration de politiques nécessite généralement d'importants travaux de recherche et d'analyse préliminaires, la fourniture d'appui à des réunions d'organes d'élaboration des politiques, et par la suite l'application et le suivi des décisions prises. Les nombreuses tâches connexes que cela implique pour l'Organisation sont effectuées dans une large mesure par le **Secrétariat de l'OACI**, structure permanente dont le personnel est recruté dans les États contractants de l'OACI. La section suivante du présent chapitre identifie les parties de cette structure qui interviennent dans les questions de transport aérien international et décrit leurs principales activités.

Les activités des organes chargés de l'élaboration des politiques et celles du Secrétariat de l'OACI aboutissent à l'établissement de politiques, d'éléments d'orientation et de renseignements destinés aux États contractants. La dernière section de ce chapitre identifie les principaux résultats des

activités des organes chargés de l'élaboration des politiques et du Secrétariat qui se rapportent à la réglementation du transport aérien international.

ORGANES D'ÉLABORATION DE POLITIQUES

L'**Assemblée des États contractants**, organe souverain de l'Organisation, est convoquée par le Conseil de l'OACI une fois tous les trois ans. Une session extraordinaire de l'Assemblée peut être convoquée à tout moment par le Conseil ou à la demande d'au moins un cinquième des États contractants.

Les travaux de chaque Assemblée sont effectués par les délégations accréditées des États contractants de l'OACI, dont chacun dispose d'une voix à l'Assemblée et dans ses organes auxiliaires. Les personnes accréditées s'inscrivent comme délégués, suppléants ou conseillers, et une personne de chaque délégation est désignée comme chef de délégation. Les observateurs d'États non contractants et d'organisations internationales invités peuvent participer aux délibérations en séance publique, sans droit de vote. Les représentants des médias et le grand public peuvent aussi assister aux séances publiques. La documentation utilisée lors d'une Assemblée est fournie en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe.

Chaque Assemblée est ouverte par le Président du Conseil et se réunit en séances plénières pour : élire un président et divers vice-présidents parmi les délégations des États contractants, adopter un ordre du jour, établir divers comités et commissions et élire leurs présidents, élire des États pour être membres du Conseil, examiner les travaux des comités et commissions, et adopter des résolutions pour établir des politiques ainsi qu'un budget et un programme de travail pour le prochain triennat.

La **Commission économique** est l'organe auxiliaire qui est généralement établi à chaque session ordinaire de l'Assemblée pour examiner et résoudre des questions économiques (dont celles qui touchent la réglementation) dans le domaine du transport aérien international. La Commission économique examine toutes les questions dont elle est saisie, en général sur la base de notes de travail soumises par les États contractants, le Conseil, le Secrétariat ou des observateurs accrédités, et elle soumet des rapports sur ses travaux pour examen aux séances plénières de l'Assemblée.

Le **Conseil** est l'organe directeur permanent de l'OACI, responsable devant l'Assemblée. Il est composé de 36 États contractants élus par l'Assemblée pour un mandat de trois ans. Le Conseil tient habituellement trois sessions par an. Il élit son président pour un mandat de trois ans et trois vice-présidents pour un mandat d'un an. Le Secrétaire général de l'OACI assure les fonctions de secrétaire du Conseil. Tout État contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil de toute question qui touche spécialement ses intérêts.

Le Conseil soumet des rapports annuels à l'Assemblée, dont il exécute les directives, et s'acquitte des fonctions et des obligations que lui attribue la Convention. Dans le domaine du transport aérien, le Conseil met en œuvre les résolutions pertinentes de l'Assemblée, adopte des politiques au moyen de résolutions et décide des tâches et des priorités du programme de travail de l'OACI en matière de transport aérien.

Le **Comité du transport aérien** est l'organe auxiliaire permanent du Conseil qui traite des questions de transport aérien. Il est composé de représentants des États membres du Conseil qui sont nommés par celui-ci et qui agissent à titre individuel. Ses fonctions et ses obligations sont définies par le Conseil conformément à la Convention. Le Comité élit son président et ses vice-présidents pour un mandat d'un an. Son secrétaire est le Directeur du transport aérien du Secrétariat. Le Président du Conseil et le Secrétaire général assistent fréquemment à ses réunions.

Le Comité tient trois séries de réunions chaque année durant la phase comités des sessions du Conseil, généralement pendant une période de plusieurs semaines qui précède la phase Conseil. Tout État contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Comité de toute question qui touche spécialement ses intérêts.

Le programme des travaux du Comité pour chaque session est décidé par le Conseil. Le Comité examine les notes de travail et fait rapport au Conseil sur ses travaux selon les besoins. De temps à autre, il examine également les changements

qu'il est proposé d'apporter aux normes et pratiques recommandées internationales de l'Annexe 9 — *Facilitation* — à la Convention.

Le Comité étant responsable devant le Conseil, son rôle consiste essentiellement à faire des recommandations. C'est en son sein que commence l'examen des questions qui appellent une décision du Conseil, au sujet desquelles ses membres pourront échanger librement leurs points de vue personnels et mener des délibérations approfondies.

En dehors des conférences diplomatiques et des réunions des organes de l'OACI chargés d'élaborer les politiques dans le domaine du transport aérien, l'OACI organise de temps à autre, dans le même but, des réunions spéciales à l'échelle mondiale, auxquelles chaque État contractant peut se faire représenter.

Une **conférence de transport aérien** est une réunion spéciale à l'échelle mondiale organisée pour débattre des problèmes de réglementation dans le domaine du transport aérien. (Bien qu'elle se situe au même niveau qu'une conférence de navigation aérienne, elle n'a pas la même ampleur, car elle ne porte pas sur toutes les questions de transport aérien.)

Une **réunion à l'échelon division** est une réunion mondiale spéciale, convoquée afin de débattre de questions dans un domaine particulier du transport aérien, comme les statistiques ou la facilitation.

Normalement, l'ordre du jour d'une conférence est approuvé par le Conseil et celui d'une réunion à l'échelon division par le Comité du transport aérien. Une réunion spéciale à l'échelle mondiale peut établir les comités, sous-comités et groupes de travail qu'elle considère nécessaires ou souhaitables. Le président d'une réunion spéciale à l'échelle mondiale soumet un rapport au Conseil.

Un **groupe d'experts**, composé d'experts qualifiés, est institué pour faire progresser, dans des délais spécifiés ou de façon suivie, la résolution de problèmes spéciaux qui ne peuvent pas être résolus de manière adéquate ou rapide par des organes établis de l'OACI ou par le Secrétariat. Les délibérations et les conclusions d'un groupe d'experts visent particulièrement à résoudre des problèmes techniques et ont un caractère consultatif. Lors de la constitution d'un groupe d'experts, tous les États contractants sont invités à proposer des membres. Habituellement, de douze à quinze personnes seront choisies parmi les personnes proposées pour être membres du groupe d'experts.

Dans le domaine du transport aérien, un groupe d'experts peut être institué par le Conseil ou par le Comité du transport aérien (comme l'ont été le *Groupe d'experts sur l'économie des aéroports*, le *Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne* et le *Groupe d'experts sur la réglementation des services de transport aérien*).

Lorsqu'un groupe d'experts est établi, son mandat et son programme de travail sont fixés de manière à définir avec clarté et concision la nature et la portée du travail qui lui est confié, et à préciser les objectifs recherchés. Un groupe d'experts élit son président et ses vice-présidents pour chaque réunion et conduit ses travaux dans les langues de travail de l'OACI demandées par les participants. Un fonctionnaire du Secrétariat assume les fonctions de secrétaire du groupe. Le président transmet le rapport de chaque réunion du groupe au Comité du transport aérien, qui, habituellement, l'examine conjointement avec une note du Secrétariat indiquant la suite à donner aux conclusions ou recommandations formulées.

Un *groupe d'étude du Secrétariat* est un groupe moins formel, nommé par le Secrétaire général pour fournir au Secrétariat une assistance et une expertise extérieures en vue de l'exécution d'une tâche déterminée (par exemple le *Groupe d'étude sur les systèmes informatisés de réservation [SIR]*, institué en 1987 pour aider le Secrétariat à mener des études sur ces systèmes). Un groupe d'étude diffère d'un groupe d'experts à plusieurs égards : son rôle consiste à conseiller le Secrétariat ; un fonctionnaire du Secrétariat anime ses travaux ; les réunions se déroulent habituellement en une seule langue ; et les rapports du groupe d'étude sont présentés par le fonctionnaire désigné du Secrétariat.

**LA DIRECTION DU
TRANSPORT AÉRIEN**

La *Direction du transport aérien* du Secrétariat de l'OACI, en charge du programme de transport aérien de l'Organisation et de la sûreté de l'aviation, apporte son expertise et son concours en matière de transport aérien aux divers organes et réunions de l'OACI. Elle est plus précisément chargée de :

- fournir l'aide spécialisée nécessaire à l'Assemblée, au Conseil, au Comité du transport aérien, au Comité de l'intervention illicite, au Comité de l'aide collective pour les services de navigation aérienne, ainsi qu'aux conférences spéciales, réunions à l'échelon division et réunions spécialisées de groupes d'experts et groupes

de travail qui peuvent avoir lieu dans le domaine du transport aérien ;

- tenir à jour et amender les programmes de travail dans les domaines du transport aérien et de l'aide collective, préparer des études et de la documentation et formuler des recommandations sur ces programmes, à examiner, selon le cas, par le Comité du transport aérien, le Comité de l'intervention illicite ou le Comité de l'aide collective ;
- préparer des recueils de statistiques et d'autres publications statistiques ;
- préparer et réviser des manuels sur la sûreté de l'aviation, la réglementation des services de transport aérien, les tarifs des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, l'économie des installations de navigation aérienne de route, l'économie des aéroports, le programme statistique de l'OACI et les prévisions de trafic aérien ; préparer de la documentation et des rapports de réunions dans les domaines de la réglementation économique, des statistiques, de la sûreté de l'aviation, de la facilitation et du financement collectif ; et préparer la publication annuelle de la circulaire *Le monde de l'aviation civile* et du Chapitre 1^{er} du *Rapport annuel du Conseil*, qui font un tour d'horizon de l'aviation civile internationale dans le monde ;
- planifier les réunions de transport aérien périodiques et préparer leur ordre du jour et les documents de base ; préparer, en vue de la publication, les amendements approuvés de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté* ; compiler et promulguer les listes de différences par rapport à ces Annexes qui sont notifiées aux États contractants ; fournir des conseils et de l'aide aux États sur la mise en œuvre de ces Annexes ;
- coordonner les activités relatives à l'environnement, tant au sein du Secrétariat qu'avec d'autres organisations internationales ;
- assurer la coordination des travaux des organisations régionales de l'aviation civile avec les programmes de transport aérien de l'OACI ; et assurer la liaison et la coopération avec les organisations internationales et régionales sur les questions de transport aérien.

La Direction du transport aérien apporte aussi son concours et son appui technique aux autres Directions de l'Organisation et contribue aux travaux de l'Organisation dans

des domaines multidisciplinaires tels que les questions d'environnement et la mise en œuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM). Le Directeur du transport aérien remplit les fonctions de secrétaire du Comité du transport aérien.

En dehors du siège de l'OACI établi à Montréal, des experts régionaux en transport aérien sont en poste aux bureaux régionaux de l'OACI à Bangkok, Dakar, Le Caire, Lima et Nairobi, pour apporter assistance et expertise aux États contractants auprès desquels chaque bureau est accrédité, ainsi qu'aux organismes régionaux de l'aviation civile basés à Dakar et à Lima. Ils participent régulièrement aux réunions et conférences traitant de transport aérien et se rendent périodiquement dans les États contractants de leur région. Ils assurent également la liaison entre le siège de l'OACI et ces États pour les questions de transport aérien.

**POLITIQUE, ÉLÉMENTS
D'ORIENTATION ET
RENSEIGNEMENTS DE L'OACI**

L'OACI met à la disposition des États contractants divers exposés sur sa politique relative aux questions de réglementation du transport aérien international, et qui ont été élaborés ou entérinés par l'Assemblée ou le Conseil, ainsi que des éléments d'orientation et des renseignements élaborés par les organes de l'OACI ou le Secrétariat.

La publication de l'OACI intitulée *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international (Doc 9587)* reproduit intégralement les conclusions, décisions et éléments d'orientation produits par l'OACI sur le transport aérien qui ont été entérinés par l'Assemblée ou le Conseil et qui s'adressent aux États ou qui touchent directement à la manière dont les États mènent leurs activités de transport aérien ; il contient également des résolutions de l'Assemblée qui s'adressent à l'OACI ainsi qu'aux États.

En plus du présent manuel (Doc 9626), les éléments d'orientation pertinents de l'OACI comprennent :

- le document intitulé *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632)*, qui contient une résolution récapitulative du Conseil sur l'imposition du transport aérien international, et des commentaires connexes ;
- des déclarations du Conseil, notamment dans le document *Politique de l'OACI sur les redevances*

d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082), qui reprend les recommandations et les conclusions du Conseil sur ces questions ;

- des définitions, telle la *définition d'un service aérien international régulier* (figurant dans le Doc 9587) qui, avec les notes relatives à son application, donne des indications aux États contractants sur l'interprétation et l'application des dispositions des articles 5 et 6 de la Convention ;
- des clauses types, telles que celles concernant la capacité et la réglementation tarifaire qui figurent dans le Doc 9587 ;
- des recueils de renseignements, tels que le *Recueil de sommaires codés des accords bilatéraux de transport aérien (Doc 9511)*, guide de référence reprenant les principales dispositions des accords bilatéraux existants que les États contractants ont conclus ou modifiés et déposés auprès de l'OACI. Une base de données des accords bilatéraux existants va être publiée sous forme de CD ROM ;
- des manuels, tels que le présent manuel, le *Manuel du programme statistique de l'OACI (Doc 9060)*, qui est un guide pour la communication et l'utilisation des statistiques d'aviation civile de l'OACI, le *Manuel de prévision du trafic aérien (Doc 8991)*, qui définit les méthodes de prévision et les études de cas pour les prévisionnistes de l'aviation civile, le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161)*, qui fournit des éléments indicatifs pour aider les responsables de la gestion des services de navigation aérienne, et le *Manuel sur l'économie des aéroports (Doc 9562)*, qui fournit des éléments indicatifs aux responsables de la gestion des aéroports ;
- des études, telles qu'une étude sur la location d'aéronefs et une autre sur les *Incidences de la réglementation des créneaux d'arrivée et de départ aux aéroports internationaux (Cir 283)* ;
- des lettres aux États, pour diffuser en temps utile les renseignements sur des questions particulières, tels que des comptes rendus sur les faits nouveaux dans le commerce des services.

De temps à autre, des articles sur les questions relatives à la réglementation du transport aérien sont publiés dans le *Journal de l'OACI*, revue mensuelle qui donne un compte rendu succinct des activités de l'OACI et présente d'autres

informations intéressant les États contractants et la communauté aéronautique.

Chaque aspect des éléments de politique, d'orientation et d'information de l'OACI est habituellement diffusé dans l'un des trois types de publications de l'OACI : document, circulaire ou recueil.

Un **document de l'OACI** est le type de publication utilisé pour les éléments considérés comme présentant un caractère permanent ou une importance particulière pour tous les États contractants, tels que :

- les résolutions, décisions et recommandations formellement adoptées par l'Assemblée ou le Conseil, les textes approuvés par le Conseil, et les procès-verbaux de l'Assemblée et du Conseil ;
- les déclarations du Conseil sur les politiques relatives aux questions de transport aérien ;
- les rapports de réunions telles que les conférences mondiales et réunions à l'échelon division convoquées par le Conseil ou par le Comité du transport aérien ;
- les éléments d'orientation et informations sur le transport aérien international.

Une **circulaire de l'OACI** est le type de publication utilisé pour diffuser des renseignements spécialisés intéressant les États contractants.

Un **recueil de statistiques de l'OACI** est le type de publication utilisé lorsqu'il s'agit d'un volume considérable de renseignements quantitatifs.

Enfin, une **lettre aux États** (qui n'est pas publiée sous forme de document de l'OACI mis en vente) est le moyen par lequel l'OACI transmet aux États en temps utile des renseignements sur des questions particulières ; elle contient souvent une demande de réponse ou de suite à donner par les États.

En dehors de la diffusion d'éléments imprimés, et de façon distincte des organes d'élaboration de politiques identifiés plus haut, des **ateliers régionaux de l'OACI** sont organisés pour informer des personnes au sein d'administrations nationales ou d'agences autonomes apparentées au sujet des politiques pertinentes de l'OACI, leur donner des conseils et des renseignements et donner l'occasion de procéder à des échanges informels de renseignements et de points de vue.

Les **ateliers régionaux de l'OACI sur les politiques de réglementation du transport aérien** sont axés sur les questions actuelles de réglementation dans ce domaine, notamment la réglementation du transport aérien international aux niveaux national, bilatéral et multilatéral, en ce qui concerne tant le processus que la structure de la réglementation, et sur des aspects particuliers du contenu de la réglementation (par exemple accès aux marchés, propriété et contrôle des compagnies aériennes, partage de codes et distribution des produits des compagnies aériennes) et des questions de réglementation économique et de libéralisation.

Un **séminaire sur les politiques de réglementation de l'OACI** a un rôle semblable à celui des ateliers régionaux sur les politiques de réglementation, mais une durée plus courte ; il est davantage axé sur les problèmes et les besoins d'un plus petit groupe d'États, en général dans une sous-région où a lieu ce séminaire.

Chapitre 3.5

ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES MONDIALES

Diverses organisations intergouvernementales mondiales, sans s'occuper au premier chef de questions d'aviation civile, peuvent influencer directement ou indirectement la réglementation du transport aérien international dans le cadre de l'exercice de leurs responsabilités générales. La plupart entretiennent des relations avec les organismes d'aviation civile, en particulier avec l'OACI, sur des questions d'intérêt commun. Le présent chapitre décrit trois types d'organisations de cette catégorie : les organes des Nations Unies, les institutions spécialisées du système des Nations Unies et d'autres organisations intergouvernementales mondiales.

ORGANES DES NATIONS UNIES

L'**Organisation des Nations Unies (ONU)**, dont le siège est à New York (États-Unis), a été établie en 1945 en vertu de la **Charte des Nations Unies** ; ses objectifs principaux sont le maintien de la paix et de la sécurité internationales, le développement entre les nations de relations amicales et la réalisation de la coopération internationale (www.un.org).

L'**Assemblée générale des Nations Unies** est l'organe souverain de l'ONU, constitué de ses États membres, qui se réunit tous les ans pour débattre et décider de questions qui entrent dans le cadre de la Charte. Ses résolutions sur des questions plus larges ont parfois des incidences sur la réglementation des services aériens internationaux à destination et en provenance de divers États.

Le **Conseil de sécurité des Nations Unies**, constitué de cinq membres permanents (Chine, États-Unis, Fédération de Russie, France, Royaume-Uni) et dix membres non permanents, a pour responsabilité primordiale le maintien de la paix et de la sécurité internationales. Lorsqu'il examine des questions de conflits armés ou de sanctions, ses décisions sont susceptibles d'influencer directement le transport aérien

international à destination et en provenance du ou des territoires nationaux visés.

Le **Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC)**, constitué de 54 États membres de l'ONU, coordonne les travaux économiques et sociaux des Nations Unies. Les **commissions régionales des Nations Unies** établies par l'ECOSOC ont leur siège à Addis Abeba, Bangkok, Beyrouth, Genève et Santiago. En Afrique et en Asie, ces commissions patronnent les **Décennies des Nations Unies pour les transports et les communications**, programmes décennaux destinés à mobiliser les États, les organisations intergouvernementales, le système des Nations Unies et les organismes externes de soutien pour des activités de coopération visant au développement des transports et des communications dans les régions dont il s'agit. Le transport aérien est l'un des sept secteurs visés.

La **Cour internationale de justice**, composée de 15 juges et établie à La Haye (Pays-Bas), est l'organe judiciaire principal des Nations Unies ; elle fonctionne conformément à son Statut. Elle a compétence pour connaître tous les différends juridiques dont elle est saisie par les États au sujet de la Charte des Nations Unies et des traités en vigueur. Elle a rendu des arrêts sur des questions intéressant la réglementation du transport aérien international, telles que l'imposition de sanctions dans des cas d'intervention illicite dans l'aviation civile.

Le **Secrétariat de l'ONU**, dirigé par un Secrétaire général, assure des services de secrétariat aux autres organes des Nations Unies, administre les programmes de l'Organisation et met ses politiques en application. Parmi d'autres tâches, il tient à jour le **Recueil des Traités de l'Organisation des Nations Unies (UNTS)**, collection officielle des traités et accords, y compris les accords sur les services aériens, déposés auprès des Nations Unies. Le Secrétariat assure également la coordination avec l'OACI et d'autres institutions spécialisées des Nations Unies sur les questions d'intérêt commun.

**INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES
DES NATIONS UNIES**

Outre l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'institution spécialisée des Nations Unies responsable des questions d'aviation civile, six autres institutions ont certaines activités limitées se rapportant au transport aérien international.

L'**Organisation internationale du travail (OIT)**, dont le siège est à Genève (Suisse), a été établie en 1919 avec pour mission première d'instaurer des normes du travail dans le monde entier et de s'efforcer d'éliminer l'injustice sociale. L'OIT s'occupe, entre autres, des conséquences que les changements économiques, réglementaires et technologiques dans l'aviation civile ont dans le domaine social et sur les travailleurs (www.ilo.org).

L'**Organisation internationale de normalisation (ISO)**, dont le siège est à Genève, a été établie en 1947 pour promouvoir le développement de la normalisation et des activités connexes dans le monde afin de faciliter l'échange de marchandises et de services et de développer la coopération. Dans le domaine du transport aérien international, il appartient, entre autres, à l'ISO d'entériner les spécifications uniformes pour les documents de voyage (passeports et visas) lisibles à la machine, élaborées par l'OACI (www.iso.ch).

L'**Union internationale des télécommunications (UIT)**, dont le siège est à Genève, a été établie en 1865 avec l'objectif principal de maintenir et d'étendre la coopération internationale entre tous les États membres, en vue de l'amélioration et de l'utilisation rationnelle des télécommunications de tous types. Les travaux de l'UIT liés au transport aérien concernent surtout la gestion du spectre de fréquences radioélectriques, en particulier celles qui sont allouées aux services aéronautiques (www.itu.int).

La **Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)**, dont le siège est à Genève, a été établie en 1964 pour promouvoir le commerce international, en particulier celui des pays en développement. Elle sert, entre autres, de forum pour la discussion de questions de transport aérien, en particulier celles qui préoccupent les pays en développement les moins développés, enclavés et insulaires (www.unctad.org).

L'**Union postale universelle (UPU)**, dont le siège est à Berne (Suisse), a été établie en 1874 pour encourager le développement des communications entre les peuples par le fonctionnement efficace des services postaux. L'UPU s'occupe de questions de poste aérienne telles que les tarifs

d'acheminement, le transport des marchandises dangereuses par la poste et l'adaptation des services postaux à la concurrence croissante des services de messagerie privés et des opérateurs privés de services de colis accélérés/petits paquets (www.upu.int).

La **Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD)**, qui a son siège à Washington, D.C. (États-Unis), fait partie du **Groupe de la Banque mondiale**. Elle a pour vocation de renforcer l'économie et de favoriser l'expansion des marchés afin d'améliorer la qualité de vie pour les populations de partout, en particulier les plus pauvres, en consentant des prêts à des pays en développement pour des projets, notamment de construction et d'extension d'aéroports et d'autres infrastructures d'aviation civile. Conçue pendant la Seconde guerre mondiale lors de réunions à Bretton Woods, New Hampshire (États-Unis), elle a initialement aidé à reconstruire l'Europe après la guerre. Elle n'accorde pas de dons. (www.worldbank.org).

**AUTRES ORGANISATIONS
INTERGOUVERNEMENTALES
MONDIALES**

L'**Organisation mondiale du commerce (OMC-WTO)**, dont le siège est à Genève (Suisse), a vu le jour le 1^{er} janvier 1995 comme forum mondial pour les négociations commerciales multilatérales et facilitateur de la mise en œuvre, de l'administration et du fonctionnement des accords commerciaux multilatéraux. Elle a remplacé l'entité, ayant également son siège à Genève, appelée de façon informelle **Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT)**, qui avait vocation de promouvoir la libéralisation du commerce à l'échelle mondiale (tirant son nom du traité commercial multilatéral éponyme entré en vigueur en janvier 1948 et qui reste en vigueur), moins souvent désignée par sa dénomination formelle de **Commission intérimaire de l'Organisation internationale du commerce**. Bien que provisoire et destinée à durer seulement jusqu'à son remplacement par une institution spécialisée des Nations Unies dont la création était prévue et qui devait s'appeler **Organisation internationale du commerce (OIC)**, cette entité a continué à fonctionner comme seule organisation du commerce mondial jusqu'à la naissance de l'OMC-WTO. L'OMC-WTO a été instituée par voie d'accord dans le cadre de l'Acte final du **Cycle d'Uruguay des négociations commerciales du GATT**, qui avait commencé à Punta del Este (Uruguay) en 1986 et s'est achevé à Marrakech (Maroc) le 15 avril 1994, première série de

négociations commerciales à prendre en considération le commerce des services (y compris le transport aérien) en plus du commerce de marchandises (www.wto.org).

L'Organisation mondiale du tourisme (OMT-WTO), dont le siège est à Madrid (Espagne), a été établie en 1975 et chargée par les Nations Unies de promouvoir et développer le tourisme. Leader dans ce domaine, elle a un rôle de forum mondial pour les questions de politique touristique et de source pratique d'éléments d'orientation. L'OMT-WTO a des membres qui sont des États et des territoires, et des membres affiliés qui sont des représentants de gouvernements locaux, d'associations touristiques et de compagnies du secteur privé, notamment des compagnies aériennes, des groupes hôteliers et des voyagistes (www.world-tourism.org).

L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), dont le siège est à Paris (France),

a été établie en 1961. Elle offre à ses États membres un cadre unique en son genre pour répondre ensemble aux défis économiques, sociaux et environnementaux que pose la mondialisation, et fournit des apports aux débats de politique sur les questions actuelles et émergentes. En ce qui concerne le transport aérien (fret aérien), les questions clés tournent autour de la réforme de la réglementation et de la libéralisation du commerce (www.oecd.org).

Le Secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (Secrétariat CCNUCC), dont le siège est à Bonn (Allemagne), a été établi en 1995 comme Secrétariat permanent de la CCNUCC pour offrir aux États membres des arrangements pratiques pour les sessions des organes de la Convention. Au niveau institutionnel, il est relié à l'ONU et administré selon les règles et règlements, mais la CCNUCC n'est pas une institution spécialisée des Nations Unies (www.unfccc.int).

Chapitre 3.6

ORGANISATIONS RÉGIONALES INTERGOUVERNEMENTALES DE L'AVIATION CIVILE

Quatre organisations régionales intergouvernementales de l'aviation civile (en Afrique, en Amérique latine et Caraïbes, en Europe et au Moyen-Orient) ont leur siège dans quatre Bureaux régionaux de l'OACI (Dakar, Lima, Paris et Le Caire, respectivement). Ces organisations, qui réunissent des fonctionnaires nationaux de l'aviation civile, cherchent à établir des politiques et des approches régionales communes des questions de réglementation du transport aérien. (L'Appendice 4 du Doc 9587 résume les politiques adoptées par ces organisations régionales.) Les quatre organisations régionales en question, ainsi que certaines organisations sous-régionales et celle des États arabes, sont identifiées dans les quatre sections ci-dessous.

AFRIQUE

La **Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)**, institution spécialisée de l'Organisation de l'unité africaine (OUA), devenue l'Union africaine (UA), a été créée à Addis Abeba (Éthiopie) en janvier 1969. L'adhésion à la CAFAC, qui compte 43 États membres à la date de publication, est ouverte à tous les États africains membres de l'OUA et à d'autres États membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), sous réserve de l'approbation de l'OUA. (www.afcac-cafac.org).

La CAFAC fournit à ses membres un cadre de coordination pour assurer l'utilisation optimale et le développement du réseau de transport aérien africain et d'encourager l'application des normes et pratiques recommandées de l'OACI.

La **Plénière de la CAFAC**, organe souverain de l'organisation, se réunit tous les trois ans pour établir le programme des travaux et le budget et s'occuper d'autres questions. Le **Bureau de la CAFAC**, composé d'un président et de cinq vice-présidents (représentant le nord, l'est, le centre, l'ouest et

le sud de l'Afrique), élus par la Plénière, dirige et coordonne le programme des travaux entre les sessions de la Plénière.

La politique générale de la CAFAC en matière de transport aérien met l'accent sur l'intégration des compagnies aériennes africaines par des fusions, des opérations conjointes, la formation de consortiums, l'échange libéral de droits de trafic entre États membres et une politique extérieure commune.

Sous les auspices de la CAFAC, la **Conférence africaine sur les tarifs aériens** devait négocier, coordonner et se prononcer sur toutes les questions de tarifs aériens intéressant ses membres. Depuis 1982, en attendant la ratification de la convention établissant la Conférence, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) utilise à titre expérimental le mécanisme de la Conférence, envisagé dans la convention, pour les réunions annuelles au cours desquelles les représentants des compagnies aériennes discutent et coordonnent leurs positions sur diverses questions tarifaires, en général avant les réunions de coordination des tarifs de l'IATA.

AMÉRIQUE LATINE ET CARAÏBES

La **Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)** a été établie lors de la deuxième Conférence des autorités aéronautiques d'Amérique latine, tenue à Mexico en 1973. L'adhésion à la CLAC, qui comptait 21 États membres et associés en août 2003, est ouverte à tous les États d'Amérique.

Le principal objectif de la CLAC est de fournir aux autorités de l'aviation civile des États membres un cadre approprié pour la discussion et la planification de mesures de coopération et pour la coordination de leurs activités en matière d'aviation civile.

L'**Assemblée de la CLAC**, organe souverain de la Commission, se réunit tous les deux ans pour établir les

programmes de travail de la Commission et de ses organes auxiliaires tels que comités, groupes de travail et groupes d'experts.

Le **Comité exécutif de la CLAC**, composé d'un président et de quatre vice-présidents élus par l'Assemblée de la Commission, administre et coordonne le programme des travaux établi par l'Assemblée. Il est assisté par plusieurs groupes de travail, notamment, dans le domaine de la réglementation du transport aérien, le **Groupe d'experts des politiques de transport aérien (GEPTA)** et le **Groupe d'experts des coûts et tarifs (GECOT)**.

Le **Comité andin des autorités aéronautiques (CAAA)**, composé des autorités nationales de l'aviation civile de la sous-région, a été créé par résolution de la cinquième Réunion des ministres des transports, des communications et des travaux publics des États membres du Pacte andin (Bolivie, Colombie, Équateur, Pérou et Venezuela). Le Comité a notamment pour responsabilité de veiller au respect de la politique « ciel ouvert », adoptée par la Commission de l'Accord de Cartagena en mai 1991, et à son application globale.

La **Commission centraméricaine du transport aérien (COCATRAE)** a été créée en septembre 1991 sous les auspices du Secrétariat permanent du Traité général d'intégration économique de l'Amérique centrale (SIECA) comme forum sous-régional pour les questions de transport aérien.

EUROPE

La **Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)** a été créée à Strasbourg en 1954 à l'initiative de l'OACI et du Conseil de l'Europe. Le principal objectif de la CEAC, qui comptait 41 États membres en août 2003, est le développement de l'aviation civile européenne par la coordination et la coopération (www.ecac-ceac.org).

La **Conférence plénière de la CEAC**, organe souverain de l'organisation, se réunit en sessions triennales et intermédiaires pour examiner le programme des travaux et prendre les décisions essentielles. La **CEAC** organise fréquemment, à des fins de consultation, des **réunions des Directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC)**, parfois relativement informelles, pour traiter de questions urgentes. Elle utilise aussi de nombreux groupes de travail, équipes spéciales et groupes d'experts. Le **Comité de coordination de la CEAC** harmonise les travaux des

quatre comités permanents et des réunions des DGAC ; il supervise aussi les finances de la CEAC.

La **CEAC** formule des **résolutions** et des **énoncés de politique** qui peuvent être incorporés à la réglementation nationale de chaque État membre. C'est ainsi qu'elle a adopté en mars 1989 un code de conduite pour les systèmes informatisés de réservation, destiné à être appliqué de façon uniforme parmi les États membres. La Conférence sert aussi de forum pour les discussions conjointes entre l'Europe et d'autres régions ou États et conclut des accords, arrangements et mémorandums d'entente au niveau international.

Enfin, les **Autorités conjointes de l'aviation (JAA)**, organe créé en 1979 associé à la CEAC, sont responsables au niveau régional de la sécurité aérienne, y compris la navigabilité, l'exploitation et la maintenance.

En décembre 1991, 12 États de la **Communauté d'États indépendants (CEI)** (Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine) ont signé à Minsk (Bélarus) l'**Accord intergouvernemental sur l'aviation civile et l'utilisation de l'espace aérien**, qui a établi le **Conseil de l'aviation et de l'utilisation de l'espace aérien** ainsi que le **Comité aéronautique inter-États (CAI)**, organe subalterne responsable de la mise en œuvre de l'accord et de la coordination d'une vaste gamme d'activités d'aviation civile, dont la réglementation de la sécurité et le développement de la politique de transport aérien.

MOYEN-ORIENT

La **Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)** a été établie en 1995 sous les auspices de la Ligue des États arabes, succédant au **Conseil arabe de l'aviation civile**. Seize États sont membres de la CAAC (en août 2003). Ayant son siège à Rabat (Maroc), elle est ouverte à tous les États qui sont membres de la **Ligue des États arabes**. Les objectifs de la CAAC sont les suivants : établir un plan pour développer l'aviation civile arabe et assurer sa sécurité ; promouvoir la coopération et la coopération entre États membres dans le domaine de l'aviation civile et établir les règles et règlements nécessaires pour en assurer l'uniformité ; assurer la croissance et le développement de l'aviation civile afin de répondre aux besoins des nations arabes en matière de transport aérien sûr, efficace et régulier.

Chapitre 3.7

ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES RÉGIONALES ET TRANSRÉGIONALES ET ZONES DE LIBRE ÉCHANGE

Outre les organisations intergouvernementales mondiales, il existe de nombreuses organisations intergouvernementales multilatérales régionales et transrégionales ainsi que des zones de libre échange. Certaines participent, de temps à autre ou dans quelques cas de façon continue, à la réglementation du transport aérien international. Elles le font généralement en recherchant un consensus entre États membres sur des approches uniformes des questions de politique touchant aux services aériens qui les intéressent, ou par voie de réglementation ou de directives. D'autres mènent ou appuient des études dont les conclusions pourraient influencer sur la réglementation du transport aérien international. D'autres encore n'ont pas d'activités concernant les questions de transport aérien, mais pourraient en avoir ou établir des politiques qui auraient des incidences sur ces questions.

La première section du présent chapitre recense, par région du monde, les organisations et arrangements intergouvernementaux régionaux. Des renseignements plus étoffés sont fournis au sujet de l'Union européenne en raison de sa taille, de sa complexité et de son intervention significative dans la réglementation du transport aérien international.

Une deuxième section recense divers groupes d'États transrégionaux officiels. Une troisième section recense un certain nombre de groupes intergouvernementaux transrégionaux informels.

ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES RÉGIONALES

AFRIQUE

Commission de l'océan Indien (COI)

Fondée en 1982.

Siège : Quatre-Bornes (Maurice).

Membres : Comores, France, Madagascar, Maurice, Réunion, Seychelles.

Site web : www.coi-info.org

Courriel : coi7@intnet.mu

Commission des transports et des communications de l'Afrique australe (SATCC)

Fondée en 1980 en tant que Commission sectorielle de la SADCC avec les mêmes membres.

Siège : Maputo (Mozambique).

Site web : www.satcc.org

Courriel : director@satcc.org

Commission économique pour l'Afrique (CEA)

Organisme régional des Nations Unies.

Fondée en 1958.

Siège : Addis Abeba (Éthiopie).

Membres : 53 États de la région.

Site web : www.uneca.org/

Courriel : ecainfo@uneca.org

Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)

Fondée en 1992, elle a remplacé la *Conférence de coordination du développement de l'Afrique australe (SADCC)*, fondée en 1980.

Siège : Gaborone (Botswana).

Membres : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Swaziland, Zambie, Zimbabwe.

Site web : www.sadc.int

Courriel : registry@sadc.int

Communauté économique des États de l'Afrique centrale (ECCAS)

Fondée en 1981.

Siège : Libreville (Gabon).

Membres : Burundi, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Tchad.

Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)

Fondée en 1975.
Siège : Abuja (Nigéria).
Membres : 16 États de la sous-région.
Site web : www.ecowas.int/
Courriel : info@ecowasmail.net

Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO)

Fondée en 1994, elle a remplacé la **Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO)**, fondée en 1959.
Siège : Ouagadougou (Burkina Faso).
Membres : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Togo.

Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL)

Fondée en 1976.
Siège : Kigali (Rwanda).
Membres : Burundi, République démocratique du Congo, Rwanda.

Conseil de l'entente (CE)

Fondé en 1959.
Siège : Abidjan (Côte d'Ivoire).
Membres : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Niger, Togo.

Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)

Fondé en 1994, il a remplacé la **Zone d'échanges préférentiels pour les États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (ZEP)**, fondée en 1981.
Membres : 20 États membres de la sous-région.
Site web : www.comesa.int
Courriel : comesa@comesa.int

Organisation de l'unité africaine (OUA)

Fondée en 1963, cofondatrice de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC).
Siège : Addis Abeba (Éthiopie).
Membres : 54 États africains.
Site web : www.oau-oua.org

Union économique de l'Afrique centrale (UEAC)

Fondée en 1964 comme **Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC)**.
Siège : Yaoundé (Cameroun).

Membres : Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, Tchad.

Union du Maghreb arabe (UMA)

Fondée en 1988.
Membres : Algérie, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc, Mauritanie, Tunisie.

AMÉRIQUE DU NORD

Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)

Fondé en 1994.
Membres : Canada, États-Unis, Mexique.
Site web : www.nafta-sec-alena.org
Courriel : webmaster@nafta-sec-alena.org

AMÉRIQUE LATINE ET CARAÏBES

Association latino-américaine d'intégration (ALADI)

Fondée en 1980 dans le cadre du **Traité de Montevideo**.
Siège : Montevideo (Uruguay).
Membres : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Cuba, Équateur, Mexique, Paraguay, Pérou, Uruguay, Venezuela.
Site web : www.aladi.org
Courriel : sgaladi@aladi.org

Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC)

Organisme régional des Nations Unies.
Fondée en 1948.
Siège : Santiago (Chili).
Membres : 41 États de la région.
Site web : www.eclac.org
Courriel : info@eclac.org

Communauté andine

Fondée en 1969 dans le cadre de l'**Accord de Cartagena**.
Siège : Lima (Pérou).
Membres : Bolivie, Colombie, Équateur, Pérou, Venezuela. (Voir la Décision 297 de la Commission de l'Accord de Cartagena, qui a établi une politique de transport aérien « ciel ouvert » pour les États membres du Pacte andin, au Chapitre 3.2 de ce manuel.)
Site web : www.comunidadandina.org
Courriel : contacto@comunidadandina.org

Communauté et Marché commun des Caraïbes (CARICOM)

Fondée en 1973 dans le cadre du **Traité de Chaguaramas**.
Siège : Georgetown (Guyana).

Membres : Antigua et Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Dominique, Grenade, Guyana, Jamaïque, Montserrat, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suriname, Trinité-et-Tobago.

Membres associés : Haïti, îles Turques et Caïques, îles Vierges britanniques.

Site web : www.caricom.org

Courriel : indrad@caricom.org

Marché commun centroaméricain (CACM)

Fondé en 1960.

Siège : Guatemala (Guatemala).

Membres : Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua. Le même groupe a signé un accord-cadre de libre-échange avec le Mexique en 1992.

Marché commun du Cône sud (MERCOSUR)

Fondé en 1990 dans le cadre du *Traité Mercosur*.

Siège : Montevideo (Uruguay).

Membres : Argentine, Brésil, Paraguay, Uruguay.

Membre associé : Bolivie.

Organisation des États des Caraïbes orientales (OECS)

Fondée en 1981.

Siège : Castries (Sainte-Lucie).

Membres : Anguilla, Antigua-et-Barbuda, Dominique, Grenade, îles Vierges britanniques, Montserrat, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les Grenadines.

Site web : www.oecs.org

Courriel : oesec@oecs.org

Secrétariat permanent du Traité général d'intégration économique de l'Amérique centrale (SIECA)

Fondé en 1960.

Siège : Guatemala (Guatemala).

Membres : Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama.

Site web : www.sieca.org.gt

Système d'intégration centraméricaine (SICA)

Fondée en 1951 comme *Organisation des États d'Amérique centrale (OCAS)*.

Siège : San Salvador (El Salvador).

Membres : Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua.

Système économique latino-américain (SELA)

Fondé en 1975.

Siège : Caracas (Venezuela).

Membres : 28 États d'Amérique latine.

Site web : www.sela.org

Courriel : difusion@sela.org

ASIE ET PACIFIQUE

Association de l'Asie du Sud pour la coopération régionale (SAARC)

Fondée en 1985.

Siège : Katmandou (Népal).

Membres : Bangladesh, Bhoutan, Inde, Maldives, Népal, Pakistan, Sri Lanka.

Site web : www.saarc-sec.org

Courriel : saarc@saarc-sec.org

Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE)

Fondée en 1967.

Siège : Jakarta (Indonésie).

Membres : Brunéi Darussalam, Cambodge, Indonésie, Malaisie, Myanmar, Philippines, République populaire démocratique lao, Singapour, Thaïlande, Viet Nam.

Site web : www.aseansec.org

Courriel : termsak@aseansec.org

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)

Organisme régional des Nations Unies.

Fondée en 1947.

Siège : Bangkok (Thaïlande).

Membres : Gouvernements de 38 pays de la région à l'exception de certains pays de l'Asie occidentale membres de l'ESCWA (voir *GROUPES TRANSRÉGIONAUX OFFICIELS*).

Site web : www.unescap.org

Courriel : webmaster@unescap.org

Communauté du Pacifique

Fondée en 1947.

Ancien nom : *Commission du Pacifique Sud (CPS)*.

Siège : Nouméa (Nouvelle-Calédonie).

Membres : 27 États et territoires de la sous-région.

Site web : www.spc.org.nc

Courriel : spc@spc.int

Coopération économique Asie-Pacifique (APEC/CEAP)

Fondée en 1989.

Membres : Australie, Brunéi Darussalam, Canada, Chili, Chine, États-Unis, Fédération de Russie, Hong Kong, Indonésie, Japon, Malaisie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pérou, Philippines, République de Corée, Singapour, Taïpei chinois, Thaïlande, Viet Nam.

Site web : www.apecsec.org.sg

Courriel : info@mail.apecsec.org.sg

Forum du Pacifique Sud

Fondé en 1972.

Anciennement : **Bureau de la coopération économique pour le Pacifique Sud (SPEC)**.

Siège : Suva (Fidji).

Membres : 16 États et territoires de la sous-région.

Site web : www.forumsec.org.fj

Courriel : info@forumsec.org.fj

Zone de libre-échange de l'ANASE (ZLEA)

Accord commercial régional entre États membres de l'ANASE. Un groupe régional plus grand, qui portera le nom d'**Union économique de l'Asie de l'Est (EAEC)** est envisagé, pour regrouper tous les membres de l'ANASE ainsi que la Chine, le Japon et d'autres pays asiatiques.

Site web : www.aseansec.org

Courriel : afta@asean.org

EUROPE**Association européenne de libre-échange (AELE)**

Fondée en 1960 dans le cadre de la **Convention de Stockholm**.

Siège : Genève (Suisse).

Membres : Autriche, Finlande, Islande, Liechtenstein, Norvège, Suède, Suisse.

Site web : www.efta.int

Courriel : efta-mailbox@efta.int

Commission économique pour l'Europe (CEE)

Organisme régional des Nations Unies.

Fondée en 1947.

Siège : Genève (Suisse).

Membres : 55 États de la région.

Site web : www.unece.org

Courriel : infor.ece@unece.org

Conseil de l'Europe (CE)

Fondé en 1949.

Siège : Strasbourg (France). A contribué à la création de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

L'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe est le principal organe législatif du CE.

Site web : www.coe.int

Courriel : webmaster@coe.int

Conseil nordique (NC)

Fondé en 1952.

Siège : Stockholm (Suède).

Membres : Danemark, Finlande, Islande, Norvège, Suède et trois territoires autonomes (îles Aaland, îles Féroé, Groenland).

Site web : www.norden.org

Courriel : nordisk-rad@nordisk-rad.dk

Espace économique européen (EEE)

L'Accord de l'EEE lie les 15 États membres de l'UE et le groupe formé par l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège en un marché unique régi par les mêmes règles de base qui facilitent le libre mouvement de marchandises, de capitaux, de services et de personnes et les mêmes règles relatives à la concurrence.

Initiative centreeuropéenne (CEI)

Forum intergouvernemental fondé en 1989 pour le dialogue et la coopération entre 17 pays d'Europe centrale et orientale et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD).

Site web : www.ceinet.org

Courriel : cei-es@cei-es.org

Marché unique européen

Espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée entre États membres de l'UE.

Le marché unique européen pour le transport aérien est basé sur un programme progressif de trois « paquets de libéralisation », dont le dernier a pris effet le 1^{er} janvier 1993. Une période de transition a été établie pour l'accès aux liaisons aériennes intracommunautaires, ce qui est devenu une réalité le 1^{er} avril 1997. La politique communautaire relative à la libéralisation du transport aérien couvre quatre grands domaines : accès aux marchés, contrôle de capacité, tarifs, ainsi que la question des licences d'exploitation pour les compagnies.

Union européenne (UE)

Cadre institutionnel unique basé sur un traité qui définit et gère la coopération économique et politique entre ses 15 États membres européens (qui seront élargis à 25 en 2004).

Les origines de l'UE remontent au 9 mai 1950, lorsque le Ministre des affaires étrangères français Robert Schumann proposa la mise en commun de la production européenne de charbon et d'acier sous une autorité commune. Fondée sur cette idée, la **Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA)** fut établie le 18 avril 1951 par six États européens (Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg et Pays-Bas) et investie d'une partie de leurs

pouvoirs souverains. Son succès conduisit à la création par les six, au moyen des **Traités de Rome** signés le 25 mars 1957, de la **Communauté européenne de l'énergie atomique (EURATOM)**, pour promouvoir la mise en valeur de l'énergie nucléaire à des fins pacifiques, et de la **Communauté économique européenne (CEE)** pour fondre les marchés nationaux en un marché unique. Collectivement, les trois devinrent en 1967 les **Communautés européennes**, dont les institutions ont été refondues dans la CEE dominante par un traité signé le 8 avril 1965. Le Royaume-Uni, l'Irlande et le Danemark ont adhéré en 1973 ; la Grèce en 1981 ; l'Espagne et le Portugal en 1986 ; l'Autriche, la Finlande et la Suède en 1995. Dix autres États d'Europe orientale doivent les rejoindre en 2004.

Le **Traité de l'Union européenne**, dit **Traité de Maastricht**, entré en vigueur le 1^{er} novembre 1993, a modifié considérablement les traités fondateurs et créé l'Union européenne (UE). Les trois traités fondateurs des Communautés européennes forment maintenant la **Communauté européenne (CE)**, une des trois parties de l'UE, les deux autres parties, **Politique étrangère et de sécurité commune (PESC)** et **Justice et affaires intérieures (JAI)**, fonctionnant dans le cadre d'une coopération intergouvernementale et non dans celui des institutions communautaires. Le Traité de Maastricht a scellé aussi la réalisation de l'**Union économique et monétaire (UEM)**, qui a lancé la devise européenne, l'euro, le 1^{er} janvier 1999. Le traité a créé, en outre, une **Banque centrale européenne**.

La CE fonctionne avec cinq institutions principales, ayant chacune un rôle spécifique :

La **Commission européenne**, qui compte 20 commissaires, propose les politiques et la législation, veille à la mise en œuvre des dispositions des traités et des décisions de la Communauté ; elle est appuyée par un personnel administratif divisé en 23 départements administratifs, les **Directions générales (DG)**. Celles qui traitent le plus directement des questions de transport aérien sont : la **DG VII (Transports)**, la **DG IV (Concurrence)** et la **DG XI (Environnement, sécurité nucléaire et protection civile)**. Les projets de législation sont habituellement élaborés par une ou plusieurs de ces directions générales, et sont ensuite soumis à l'approbation de la Commission. La Commission représente la CE aux réunions de l'OACI.

Une fois approuvées par la Commission, les propositions législatives sont soumises au **Conseil de l'Union européenne**, organe décisionnel constitué de ministres des États

membres (selon les sujets examinés), qui, entre autres, exerce le pouvoir législatif, coordonne les politiques économiques et conclut les accords internationaux. Les propositions adoptées par le Conseil prennent généralement la forme de **règlements du Conseil**, lesquels s'appliquent directement aux États membres et à d'autres entités, ou de **directives du Conseil**, qui établissent des objectifs contraignants que les États membres sont tenus d'atteindre par voie de réglementation. Lorsque les pouvoirs nécessaires lui sont dévolus sur certaines questions, la Commission peut elle-même promulguer des **règlements de la Commission**, qui s'appliquent directement aux États membres et à d'autres entités, sans être soumis au mécanisme ci-dessus.

La troisième principale institution, le **Parlement européen (PE)**, dont les 626 membres sont directement élus par les citoyens de l'UE, sert de forum public sur les questions d'importance, a des rôles législatif et budgétaire limités partagés avec le Conseil et exerce une supervision démocratique sur la Commission.

Les deux autres de ces institutions sont la **Cour européenne de justice (CEJ)**, composée de 15 juges assistés par 9 avocats généraux, qui interprète le droit de l'UE, et la **Cour des comptes européenne**, dont les 15 membres sont nommés, qui surveille la gestion financière de l'UE.

Il existe aussi deux organes consultatifs auprès du Conseil : Le **Comité économique et social européen (CESE)**, composé de 222 conseillers représentant des partenaires sociaux et intérêts socioprofessionnels, assure une fonction de conseils sur les questions économiques et sociales ; et le **Comité des régions (CR)**, qui compte également 222 membres, organe consultatif composé de représentants des autorités régionales et locales d'Europe, qui sont consultés sur les questions de politique régionale, d'environnement et d'éducation.

Site web : www.europa.eu.int

MOYEN-ORIENT

Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCG)
(dit aussi **Conseil de coopération du Golfe**)

Fondé en 1981.

Siège : Riyad (Arabie saoudite).

Membres : Arabie saoudite, Bahreïn, Émirats arabes unis, Koweït, Oman, Qatar.

Site web : www.gcc-sg.org

GROUPES TRANSRÉGIONAUX OFFICIELS

Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO)

Organisme régional des Nations Unies.
Fondée en 1973.
Siège : Beyrouth (Liban).
Membres : Arabie Saoudite, Bahreïn, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Yémen.
Site web : www.ecswa.org.lb
Courriel : webmaster-escwa@un.org

Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (Groupe ACP)

Fondé en 1975 dans le cadre de la *Convention de Lomé*.
Siège : Bruxelles (Belgique).
Membres : 78 pays en développement qui communiquent par l'entremise de ce groupe avec la Communauté européenne.
Site web : www.acpsec.org
Courriel : info@acpsec.org

Ligue des États arabes (LEA)

Fondée en 1945.
Siège : Le Caire (Égypte).
Membres : 22 États arabes.
Le *Conseil des Ministres arabes des transports* s'occupe des questions d'aviation civile.
Site web : www.leagueofarabstates.org

Marché commun arabe (MCA)

Fondé en 1964.
Siège : Amman (Jordanie).
Membres : Égypte, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Jordanie, Mauritanie, République arabe syrienne, Yémen.

Organisation de coopération économique (ECO)

Fondée en 1984 dans le cadre du *Traité d'Izmir*.
Siège : Téhéran (République islamique d'Iran).
Membres à l'origine : Pakistan, République islamique d'Iran, Turquie. S'y sont joints en 1992 les pays suivants : Afghanistan, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan.

Site web : www.ecosecretariat.org
Courriel : registry@ecosecretariat.org

Organisation des États américains (OEA)

Fondée en 1890 comme *Union internationale des Républiques américaines*, devenue en 1910 l'*Union panaméricaine*, puis l'OEA en 1948.
Siège : Washington, D.C. (États-Unis).
Membres : 35 États d'Amérique du Nord, d'Amérique du Sud et des Caraïbes.
Site web : www.oas.org
Courriel : svillagran@oas.org

GROUPES TRANSRÉGIONAUX INFORMELS

Club de Paris

Forum permettant aux représentants de gouvernements créanciers de coopérer au niveau des politiques de recouvrement de créances et de rééchelonnement ou de remise de dettes publiques. La composition du groupe est appelée à varier en fonction des États créanciers et des États débiteurs. Le « club », qui se réunit à Paris, est administré par le Trésor français.
Site web : www.clubdeparis.org
Courriel : webmaster@clubdeparis.org

Groupe des Huit (G-8)

Groupe des principaux pays industrialisés. Anciennement *Groupe des Sept (G-7)*, jusqu'à ce que s'y joigne la Fédération de Russie.
Membres : Allemagne, Canada, États-Unis, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Royaume-Uni.

Groupe des Soixante-dix-sept (G-77)

Groupe d'États en développement dont le but est de promouvoir les points de vue des membres sur le commerce et le développement internationaux au sein de la CNUCED.
Membres : 133 États (77 à l'origine).
Site web : www.g77.org
Courriel : g77off@unmail.org

Chapitre 3.8

ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL (IATA)

L'Association du transport aérien international (IATA) est l'organisation mondiale non gouvernementale de compagnies aériennes régulières qui a été établie en 1945 pour encourager le développement d'un transport aérien sûr, régulier et économique, pour donner aux compagnies aériennes les moyens de collaborer entre elles, et pour coopérer avec l'OACI, avec d'autres organisations internationales et avec les associations régionales de compagnies aériennes (site web : www.iata.org). L'IATA a deux bureaux principaux (l'un à Montréal et l'autre à Genève) et plus de 90 bureaux dans le monde.

L'adhésion à l'IATA est ouverte à toute compagnie possédant un permis d'exploitation aérienne pour assurer des services aériens internationaux. Les compagnies qui exploitent de façon directe des services internationaux sont admises comme membres actifs, tandis que celles qui assurent des services intérieurs sont admises comme membres associés. L'IATA compte plus de 270 membres.

La première section de ce chapitre présente les principaux éléments de la structure de l'IATA.

La deuxième section explique la structure des Conférences de trafic de l'IATA.

La troisième section donne une brève description générale du processus de coordination tarifaire multilatérale au sein des Conférences de trafic de l'IATA. La dernière section recense diverses activités d'association professionnelle de l'IATA autres que les Conférences des procédures, expliquées dans la deuxième section.

« sommet mondial du transport aérien », en reconnaissance de son rôle de première plate-forme de l'ensemble de cette industrie pour débattre au plus haut niveau des questions critiques.

Le **Conseil des gouverneurs de l'IATA (BG)**, composé de dirigeants élus de compagnies membres, dirige en cours d'année la politique générale de l'association.

Des **comités spéciaux de l'IATA** sont établis de temps à autre, avec l'approbation du Conseil des gouverneurs, pour donner des avis sur des questions intéressant particulièrement l'industrie du transport aérien. D'autres organes (sous-comités, comités, groupes d'experts et groupes de travail) sont également établis de temps à autre, avec des mandats précis.

Les quatre **comités permanents** (Finances, Affaires de l'Industrie, Opérations et Fret) sont composés d'experts désignés par les diverses compagnies membres. Le **Comité des affaires de l'Industrie (IAC)** conseille le Conseil des gouverneurs et le Directeur général sur toutes les questions commerciales liées au transport aérien international et supervise les travaux des Conférences de trafic (comme l'expliquent les deux sections suivantes).

Le **Secrétariat de l'IATA**, dirigé par le Directeur général et le CEO, appuie les réunions générales et réunions de comités ainsi que les diverses Conférences de trafic ; il accomplit aussi plusieurs fonctions pour les compagnies membres et d'autres entités et leur fournit divers services. Certaines de ces fonctions sont recensées dans la dernière section du présent chapitre.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA STRUCTURE DE L'IATA

L'Assemblée générale annuelle de l'IATA est l'organe souverain de l'association. Tous les membres actifs y détiennent une voix chacun. Elle est convoquée chaque année, comme

STRUCTURE DES CONFÉRENCES DE TRAFIC DE L'IATA

La structure des Conférences de trafic de l'IATA est constituée de Conférences des procédures et de Conférences de

coordination des tarifs ; elle est régie par les dispositions pour la conduite des conférences de trafic, qui établissent le cadre de référence approuvé par les gouvernements pour les conférences.

La structure des **Conférences des procédures de l'IATA**, qui coordonne les pratiques commerciales (activité d'association professionnelle), comprend :

- la **Conférence des services aux passagers (PSC)**, qui s'occupe de ce qui concerne les services aux passagers : acheminement des passagers et des bagages, documents, procédures, règles et règlements, réservations, billetterie, horaires et normes en matière d'automatisation ;
- la **Conférence des agences de passagers (PAConf)**, qui s'occupe des relations entre les compagnies aériennes et les agences accréditées de vente passagers et autres intermédiaires, hormis les niveaux de rémunération ;
- la **Conférence des services de fret (CSC)**, qui s'occupe de faciliter et d'améliorer le traitement du fret aérien grâce à la normalisation des procédures, des échanges de données et des systèmes ;
- la **Conférence des agences de fret (CAConf)**, qui s'occupe des relations entre les compagnies aériennes et les intermédiaires intervenant dans la vente et/ou le traitement du fret aérien international, hormis les niveaux de rémunération.

Les **Conférences de coordination des tarifs (TC) de l'IATA** s'occupent des négociations tarifaires (activité à laquelle la participation des compagnies membres est facultative) ; elles comprennent :

- les **Conférences de coordination des tarifs passagers (PTC)**, qui établissent les tarifs passagers et les conditions connexes ;
- les **Conférences de coordination des tarifs de fret (CTC)**, qui établissent les tarifs de fret et conditions connexes.

Tant les PTC que les CTC ont comme éléments constitutifs des **conférences régionales**, sur la base de trois régions géographiques de conférences :

- **Région 1**, qui englobe toute l'Amérique du Nord et du Sud et les îles adjacentes, le Groenland, les Bermudes, les Antilles et les îles de la mer des Caraïbes, et les îles hawaïennes (y compris Midway et Palmyra) ;

- **Région 2**, qui englobe toute l'Europe (y compris la partie de la Fédération de Russie qui se trouve en Europe) et les îles adjacentes, l'Islande, les Açores, toute l'Afrique et les îles adjacentes, l'île de l'Ascension, et la partie ouest de l'Asie, jusqu'à et y compris la République islamique d'Iran ;
- **Région 3**, qui englobe toute l'Asie et les îles adjacentes sauf la partie incluse dans la Région 2, toute l'Insulinde, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les îles adjacentes, et les îles de l'océan Pacifique autres que celles qui font partie de la Région 1.

Les conférences régionales TC1, TC2 et TC3 déterminent les tarifs dans les régions respectives 1, 2 et 3. Les conférences régionales TC12, TC23, TC31 et TC123 déterminent respectivement les tarifs entre les régions 1 et 2, 2 et 3, 3 et 1, et ceux qui concernent les trois régions, respectivement. De plus, chaque conférence régionale est subdivisée en **conférences sous-régionales**, sur la base de sous-régions au sein des trois régions ci-dessus et entre elles.

En plus des conférences régionales/sous-régionales, des **réunions mondiales** des PTC et des CTC s'occupent d'aspects mondiaux des niveaux et des conditions tarifaires, tels que : construction des tarifs et règles en matière de devises, conditions de service, franchises et suppléments pour excédents de bagages, et niveaux de rémunération.

PROCESSUS DE COORDINATION DES TARIFS

Le **processus de coordination des tarifs de l'IATA** est un processus dans le cadre duquel les compagnies participantes négocient pour établir et adopter des accords (sous forme de résolutions) qui seront soumis à l'approbation des gouvernements.

Un **membre TC**, c'est-à-dire une compagnie aérienne qui a choisi de participer à la coordination des tarifs de passagers et/ou de fret, devient automatiquement membre votant de chaque conférence régionale (et conférence sous-régionale) dans laquelle il assure des services relevant des droits de trafic de troisième et de quatrième liberté. Un membre TC peut aussi choisir de devenir membre votant de toute conférence régionale/sous-régionale dans laquelle il assure un service relevant des droits de trafic de cinquième liberté. De plus, un membre TC a la faculté de devenir membre votant des TC12, TC23, TC31 et TC123 s'il n'assure pas de services dans une

telle région mais en assure comme membre votant dans une région composante ; par exemple, un membre votant qui n'assure des services que dans la TC2 peut choisir de devenir membre votant dans les TC12, TC23 ou TC123, mais pas dans TC31.

Chaque réunion de coordination des tarifs doit être convoquée au moins tous les deux ans, avec 90 jours de préavis. En pratique, cependant, la plupart des réunions des conférences régionales/sous-régionales passagers ont lieu une fois par an dans les régions où les marchés sont plutôt stables. Les régions où les tarifs évoluent rapidement ont besoin de réunions jusqu'à trois fois par an. Les réunions mondiales ont lieu habituellement une fois par an. Des réunions spéciales peuvent être convoquées avec un court préavis (aussi peu que 15 jours à l'avance) pour débattre, au besoin, de questions tarifaires urgentes, à l'échelon mondial ou régional.

En principe, chaque réunion de conférence vise à parvenir à un consensus sur les niveaux ainsi que sur les propositions tarifaires précises, sur la base d'un accord complet de conférence. Lorsqu'elle y parvient, les accords conclus s'appliquent à tous les membres TC, qu'ils aient été représentés à la réunion ou non.

Tous les accords d'une conférence doivent être adoptés à l'unanimité. Toutefois, si un accord complet de conférence ne peut être conclu, des accords « sous-régionaux » et/ou des accords « limités » (limités en ce qui concerne les membres TC participant aux accords et/ou les pays visés par les accords) peuvent être conclus pour répondre aux besoins particuliers des membres TC qui assurent des services dans la région en question.

Vers la fin d'une réunion, un « **paquet** » constitué de modifications des règles/conditions, présentées sous la forme de projets de **Documents de résolution (Res. Docs)** et de modifications des niveaux/structures des tarifs passagers/marchandises figurant dans une pièce jointe à la Résolution, est soumis par le président aux membres TC participants. Il indique les positions de chaque membre TC jusqu'au vote final, et montre tous les accords et éventuellement les compromis réalisés à titre provisoire au cours de la réunion de la conférence. Si le paquet est adopté, il est converti en **Résolutions** qui, ensemble avec les procès-verbaux de la réunion, les tableaux des tarifs de passagers et/ou de fret et les mémorandums reflétant l'accord, seront diffusés aux membres TC et soumis à l'approbation des gouvernements. S'il n'est pas adopté, la région de conférence ou toute sous-région en cause devient une **région ouverte**, dans laquelle il n'y a pas d'accord IATA officiel.

Lorsqu'une conférence est convenue de résolutions, elle fixe un délai de dépôt. Chaque membre TC détermine quelles résolutions doivent être soumises à ses propres autorités gouvernementales, qui seront incitées à prendre une décision dans le délai fixé. Les membres TC doivent notifier à l'IATA toute décision prise ou qu'il serait prévu de prendre, ou encore la prorogation du délai d'examen par ses autorités. L'IATA notifie aux membres TC la situation en matière d'approbations gouvernementales. Lorsque toutes les approbations gouvernementales connues et nécessaires ont été reçues, l'IATA déclare l'accord en vigueur et les compagnies TC sont en mesure de l'appliquer.

Les membres TC peuvent modifier les accords existants entre les réunions des conférences :

- en suivant des procédures spécifiées adoptées par les conférences pour introduire des tarifs de passagers ou tarifs de fret « novateurs », sans nécessairement affecter un accord relatif aux tarifs de passagers ou de fret dans la région dont il s'agit ;
- en faisant une proposition tarifaire, à soumettre au vote postal de tous les membres disposant de droits de vote pertinents (qui pourra être déclarée adoptée si aucune voix contre n'est enregistrée).

ACTIVITÉS D'ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

Comme d'autres organisations semblables, l'IATA a des activités d'association professionnelle auxquelles les compagnies membres participent. Mise à part la coordination tarifaire (qui n'est pas une telle activité) et les Conférences de procédures expliquées plus haut, l'IATA se livre à trois types distincts d'activités d'association professionnelle :

- certaines fonctions essentielles, notamment la représentation au nom de l'industrie du transport aérien, les relations avec les gouvernements et les consommateurs, les activités techniques, le soutien juridique et l'informatisation de l'industrie ;
- diverses autres activités de coordination de l'industrie, notamment la facilitation et la prévention des fraudes ;
- de nombreux services qui s'autofinancent, comme les publications, les services financiers, l'accréditation d'agents, la formation aéronautique, les programmes sur le *yield management* et les symposiums.

Parmi les services les plus notables de l'IATA en rapport avec la réglementation du transport aérien, on peut mentionner :

- la *Conférence de l'IATA sur les horaires (IATA Schedules Conference)*, tenue deux fois par an, où les compagnies aériennes coordonnent leurs horaires et leurs **créneaux** d'aéroport (heures précises attribuées pour l'atterrissage ou le décollage d'un aéronef) ;
- le *Plan de facturation et de règlement (BSP)*, qui assure le traitement informatisé des opérations comptables entre les compagnies et leurs agents de voyages ;
- le *Système de règlement des comptes marchandises (CASS)*, qui assure le traitement informatisé des opérations comptables entre les compagnies et leurs agents de fret ;
- la *Chambre de compensation (ICH)*, qui comprend des services de péréquation et permet le traitement rapide des dettes et créances entre compagnies en un

seul endroit, ce qui minimise la nécessité de transferts monétaires à l'échelle mondiale ;

- le *Système de gestion des bagages BAGTRAC mis en place par l'IATA et la SITA*, qui facilite la recherche de bagages enregistrés qui ont été mal acheminés ;
- l'*Accord multilatéral sur le trafic intercompagnies (MITA)*, accord juridiquement contraignant portant sur l'émission des billets de passage et des lettres de transport aérien et l'acceptation mutuelle des passagers, des bagages et du fret.

L'Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT) est utilisé par l'IATA pour l'échange, entre les compagnies aériennes et leurs partenaires d'affaires, de renseignements sur les passagers, le fret, les factures carburant et les livraisons de carburant. Récemment, l'IATA et SITA ont uni leurs efforts pour offrir une connectivité entre compagnies aériennes en utilisant la messagerie EDIFACT pour faciliter l'usage de billets électroniques (e-tickets) dans les contextes intercompagnies.

Chapitre 3.9

ORGANISATIONS NON GOUVERNEMENTALES

Outre les organisations intergouvernementales, il existe de nombreuses organisations non gouvernementales mondiales, régionales et transrégionales. Certaines d'entre elles cherchent de temps à autre, ou dans certains cas régulièrement, à influencer, directement ou indirectement, la réglementation gouvernementale du transport aérien international. Beaucoup le font généralement en rassemblant les vues qui sont communes chez leurs membres sur des questions de transport aérien international et en les articulant, publiquement ou en communiquant avec divers organes gouvernementaux et intergouvernementaux (et en participant à leurs réunions). D'autres réalisent ou appuient des études qui peuvent informer ou influencer les responsables de la réglementation du transport aérien international. La mesure dans laquelle elles se concentrent sur les questions de transport aérien, par opposition à d'autres questions, varie d'une organisation à l'autre.

Le présent chapitre recense de nombreuses organisations non gouvernementales qui peuvent influencer la réglementation du transport aérien. La liste n'est pas nécessairement exhaustive.

La première section de ce chapitre recense les organisations de transporteurs aériens (à l'exception de l'Association du transport aérien international [IATA], traitée séparément au Chapitre 3.8).

La deuxième section recense d'autres organisations aéronautiques.

La dernière section recense d'autres organisations qui s'intéressent au transport aérien.

ORGANISATIONS DE TRANSPORTEURS AÉRIENS

Air Charter Carriers Association (ACCA)

Fondée en 1971.

Membres : exploitants non réguliers basés en Europe qui sont liés à des compagnies membres de l'IATA ou qui sont des filiales de compagnies IATA.

Air Transport Association of America (ATA)

Fondée en 1936.

Siège: Washington D.C. (États-Unis).

Membres: 22 compagnies aériennes principales aux États-Unis et 5 compagnies aériennes associées non-É-U.

Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA)

Fondée en 1968.

Siège : Nairobi (Kenya).

Membres : transporteurs aériens appartenant à des États membres de l'OUA ou contrôlés par des ressortissants d'États de l'OUA.

Site web : www.afraa.org

Courriel : afraa@africanonline.co.ke

Association des compagnies aériennes d'Asie-Pacifique (AAPA)

Fondée en 1966 sous l'appellation *Orient Airlines Research Bureau*, devenue en 1970 l'*Association des lignes aériennes orientales (OAA)*.

Siège : Kuala Lumpur (Malaisie).

Membres : 17 compagnies internationales régulières basées dans la région.

Site web : www.aapairlines.org

Courriel : aapahdq@aapa.org.my

Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA)

Fondée en 1954 sous l'appellation *Bureau d'études des compagnies européennes de navigation aérienne (EARB)*.

Siège : Bruxelles (Belgique).

Membres : grandes compagnies régulières européennes.

Site web : www.aea.be

Courriel : aea.secretariat@aea.be

Association internationale de charter aérien (IACA)

Fondée en 1971.

Siège : Bruxelles (Belgique).

Membres : transporteurs aériens exploitant des services non réguliers.

Site web : www.iaca.be

Courriel : iaca.hq@iaca.be

Association internationale de transporteurs aériens (ATAF)

Fondée en 1950.
Siège : Paris (France).
Membres : 16 compagnies aériennes basées dans les États d'Afrique francophone, en France et dans les territoires d'outremer.
Courriel : ataf@wanadoo.fr

Association internationale du transport aérien latino-américain (AITAL)

Fondée en 1980.
Siège : Bogota (Colombie).
Membres : compagnies aériennes basées en Amérique latine.
Site web : www.aital.org
Courriel : contactenos@aital.org

Association of South Pacific Airlines (ASPA)

Fondée en 1979.
Siège : Nadi (Fidji).
Membres : 16 compagnies aériennes régionales, 2 associés et 18 fournisseurs de l'industrie dans 15 pays et territoires.

Organisation arabe du transport aérien (AACO)

Fondée en 1965 sous les auspices de la Ligue des États arabes.
Siège : Beyrouth (Liban).
Membres : compagnies aériennes d'États membres de la Ligue.
Site web : www.aaco.org
Courriel : info@aaco.org

Organisation européenne des compagnies d'aviation régionales (ERA)

Fondée en 1980.
Siège : Chobham (Royaume-Uni).
Membres : quelque 70 compagnies aériennes et 160 membres associés et affiliés, comprenant des aéroports régionaux, des constructeurs d'aéronefs et de moteurs, des fournisseurs d'avionique et des fournisseurs de services.
Site web : www.eraa.org
Courriel : info@eraa.org

AUTRES ORGANISATIONS AÉRONAUTIQUES

Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)

Fondé en 1981.
Siège : Montréal (Canada).

Membres : compagnies d'aviation d'affaires de plus de 20 États et territoires.
Site web : www.ibac.org
Courriel : info@ibac.org

Conseil international des aéroports (ACI), anciennement Conseil international des associations d'aéroports (AACI), union de l'ancien Conseil international d'exploitants d'aéroports (AOCI) et de l'ancienne Association internationale des aéroports civils (ICAA)

Fondé en 1991.
Siège : Genève (Suisse).
Membres : plus de 400 aéroports internationaux, autorités aéroportuaires et associations d'aéroports nationaux de plus de 110 États.
Site web : www.airports.org
Courriel : info@airports.org

Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)

Fondé en 1964.
Siège : Frederick, Maryland (États-Unis).
Membres : organisations nationales d'aviation générale représentant 400 000 pilotes dans plus de 53 États.
Site web : www.iaopa.org
Courriel : iaopa@aopa.org

Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)

Fondée en 1948.
Siège : Surrey (Royaume-Uni).
Membres : associations nationales de pilotes de ligne de plus de 70 États et territoires.
Site web : www.ifalpa.org
Courriel : globalpilot@ifalpa.org

AUTRES ORGANISATIONS S'INTÉRESSANT AU TRANSPORT AÉRIEN

Association de droit international (ILA)

Fondée en 1873.
Siège : Londres (Royaume-Uni).
Membres : particuliers et associations nationales s'intéressant au droit international, y compris le droit aéronautique.
Site web : www.ila-hq.org
Courriel : info@ila-hq.org

Association de tourisme du Pacifique-Asie (PATA)

Fondée en 1951.
Siège : Bangkok (Thaïlande)

Membres : gouvernements, compagnies aériennes, agences de voyages, hôtels.
Site web : www.pata.org
Courriel : patabkk@pata.th.com

Chambre de commerce internationale (CCI)

Fondée en 1920.
Siège : Paris (France).
Membres : comités nationaux représentant le commerce, l'industrie, le transport et la finance dans plus de 50 États.
Site web : www.iccwbo.org
Courriel : webmaster@iccwbo.org

Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC)

Siège : Bruxelles (Belgique).
Membres : près de 40 PDG de compagnies de tous les secteurs de l'industrie du voyage, y compris le transport, l'hôtellerie, la restauration, ainsi que les services récréatifs, culturels et de voyages.
Site web : www.wttc.org
Courriel : enquiries@wttc.org

Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)

Fondée en 1926 sous l'appellation *Fédération internationale des associations des transporteurs et assimilés*.
Siège : Zurich (Suisse).
Membres : associations nationales de transitaires de plus de 90 États et territoires.
Site web : www.fiata.com
Courriel : info@fiata.com

Fédération internationale des opérateurs de tours (IFTO)

Fondée en 1970.
Siège : Lewes (Royaume-Uni).
Membres : associations nationales de voyageurs.

Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT)

Fondée en 1896 sous l'appellation *International Federation of Ship, Dock and River Workers*.
Siège : Londres (Royaume-Uni).
Membres : syndicats nationaux de travailleurs du transport de plus de 80 États et territoires.
Site web : www.itf.org.uk
Courriel : mail@itf.org.uk

Federation of Air Transport User Representatives in Europe (FATURE)

Fondée en 1983, sous le nom de *Federation of Air Transport User Representatives in the European Community*.
Siège : Paris (France).

Membres : diverses organisations d'usagers de la communauté européenne.

Fédération universelle des associations d'agences de voyages (FUAAV)

Fondée en 1966.
Siège : Monaco.
Membres : associations nationales représentant plus de 50 000 agences de voyages de plus de 80 États et territoires.
Site web : www.uftaa.com
Courriel : uftaam@tekworld.mc

Fondation internationale des associations de passagers aériens (FIAPA)

Fondée en 1985.
Siège : Genève (Suisse).
Membres : associations de passagers de compagnies aériennes.

Institut de droit international (IDI)

Fondé en 1873.
Siège : Genève (Suisse).
Membres : particuliers et associations nationales de 49 pays qui s'intéressent au droit international, y compris les études de transport aérien.
Courriel : gerardi@hei.unige.ch

Institut du transport aérien (ITA)

Fondé en 1954.
Siège : Paris (France).
Membres : particuliers et organisations nationales s'intéressant aux études de transport aérien dans plus de 70 États.
Site web : www.ita-paris.com
Courriel : contact@ita-paris.com

International Business Travel Association (IBTA)

Siège : Bruxelles (Belgique).
Membres : fédérations nationales européennes de services de voyages d'affaires dans des entreprises industrielles et commerciales.
Site web : www.ibta.com
Courriel : info@ibta.com

Organisation internationale des consommateurs, anciennement Organisation internationale des unions de consommateurs (OIUC)

Fondée en 1960.
Siège : Londres (Royaume-Uni).
Membres : associations de consommateurs, conseils de consommateurs financés par les gouvernements, syndicats et groupes similaires.
Site web : www.consumersinternational.org
Courriel : consint@consint.org

***Société internationale de télécommunications
aéronautiques (SITA)***

Fondée en 1949.

Siège : Paris (France).

Membres : plus de 400 compagnies aériennes et organisations liées au transport aérien (y compris des services de télécommunication et de traitement de l'information).

Site web : www.sita.int

Courriel : info@sita.int

Partie 4

CONTENU RÉGLEMENTAIRE

Chapitre 4.0

INTRODUCTION AU CONTENU RÉGLEMENTAIRE

Dans l'Avant-propos, le contenu réglementaire est défini comme représentant « les sujets précis que l'on réglemente (comme l'accès aux marchés, l'établissement des prix et la capacité) ». La Partie 4 de ce manuel traite des questions qui constituent le contenu réglementaire dans le domaine économique du transport aérien international. Les responsables de la réglementation du transport aérien les abordent aux trois paliers de la réglementation : national, bilatéral et multilatéral. Bien que distinctes les unes des autres, ces questions sont rarement traitées isolément dans la pratique, en raison des relations qui existent entre elles.

Le Chapitre 4.1 adopte une approche modulaire pour présenter et expliquer les trois droits fondamentaux d'accès aux marchés : droits de route, droits d'exploitation et droits de trafic, qui constituent l'élément le plus important de la réglementation du transport aérien international. Il examine aussi l'accès aux marchés dans la perspective de la « sixième liberté ».

La capacité, élément important de la réglementation du transport aérien, fait l'objet du Chapitre 4.2, qui décrit l'intervention des gouvernements dans la réglementation de la capacité des transporteurs aériens, et la réglementation de la capacité du point de vue d'un transporteur aérien.

Les tarifs des transporteurs aériens, autre élément majeur de la réglementation économique, font l'objet du Chapitre 4.3, qui passe en revue les termes relatifs aux tarifs, les divers types de tarifs et leurs caractéristiques, ainsi que les méthodes de réglementation des tarifs et certaines questions clés en matière tarifaire.

Le Chapitre 4.4 porte sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, sujet qui suscite depuis un certain temps un intérêt considérable en raison des changements introduits dans l'industrie du transport aérien par la mondialisation, la libéralisation et la privatisation (qui implique souvent des investissements transnationaux dans les transporteurs aériens).

Ce chapitre décrit les critères traditionnels utilisés par les États pour la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes, la logique de leur utilisation et certaines exceptions. Il passe aussi brièvement en revue les incidences des investissements étrangers dans les transporteurs aériens et examine enfin certaines questions clés de la libéralisation de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes.

Le Chapitre 4.5 traite du fret aérien, élément du transport aérien international dont l'importance est grandissante, en identifiant ses caractéristiques particulières et en décrivant comment les services de fret aérien sont réglementés.

Le Chapitre 4.6 porte sur les services aériens non réguliers. Il décrit les caractéristiques qui les distinguent des services réguliers, identifie les nombreux types de vols internationaux non réguliers et examine comment les gouvernements les réglementent.

Le Chapitre 4.7 est consacré aux activités commerciales des compagnies aériennes (ce que l'on appelle parfois les questions de pratique commerciale), qui peuvent être importantes dans le contexte de la fourniture de services aériens internationaux dans un pays étranger. Les activités décrites dans ce chapitre sont : la conversion des monnaies et le transfert des bénéfices, l'emploi de personnel étranger, la vente et la commercialisation du transport aérien international, la distribution des produits des compagnies aériennes et le commerce électronique, et la location des aéronefs. Dans certaines circonstances, les transporteurs aériens et les États peuvent conférer à ces activités le même degré d'importance qu'aux trois principaux éléments de la réglementation que sont l'accès aux marchés, la capacité et les tarifs.

Le Chapitre 4.8 donne des renseignements sur trois activités majeures de coopération des compagnies aériennes : alliances entre compagnies aériennes, partage de codes et franchisage ; il examine leurs incidences en matière réglementaire.

Le Chapitre 4.9 est consacré aux passagers aériens. Il traite des droits des passagers, de la question relativement nouvelle des passagers indisciplinés ou perturbateurs, et des passagers non munis des documents requis.

Le Chapitre 4.10, qui porte sur les questions relatives aux aéroports, contient de l'information sur les services d'assistance en escale, l'attribution de créneaux aux aéroports internationaux et la privatisation d'aéroports.

Chapitre 4.1

ACCÈS DE BASE AU MARCHÉ

On entend par **marché du transport aérien** le trafic réel et potentiel, en personnes et en marchandises, qui est peut être acheminé entre deux lieux quelconques par des services aériens commerciaux. Les marchés du transport aérien international peuvent être classés en quatre catégories, dans une structure hiérarchique : **marché de paire de villes**, c'est-à-dire la route aérienne reliant deux villes (par exemple New York — Londres) ; **marché de paire de pays**, constitué de toutes les routes entre paires de villes reliant deux pays (par exemple États-Unis — Royaume-Uni) ; **marché de région à région**, englobant toutes les routes reliant deux régions (par exemple marché Amérique du Nord — Europe, dit aussi marché Atlantique Nord) ; et **marché mondial**, qui comprend tous les points desservis dans le monde par les compagnies aériennes. Un service aérien régulier est susceptible de transporter sur chaque vol du trafic qui se déplace à l'intérieur de nombreux marchés de paires de villes ; en général, mais pas toujours, un service aérien non régulier dessert, à chaque vol, un seul marché de paire de villes.

L'accès au marché du transport aérien, en ce qui concerne un ou plusieurs transporteurs en particulier, représente la nature et l'étendue des droits fondamentaux (avec les conditions et limitations dont ils peuvent être assortis) qui sont accordés/autorisés par les instances gouvernementales compétentes (droits qui sont recensés et examinés dans le présent chapitre), ainsi que des droits accessoires tels que ceux qui régissent la distribution des produits. La pénétration du marché du transport aérien par un ou plusieurs transporteurs en particulier est la mesure dans laquelle le droit d'accès est effectivement utilisé pour obtenir et transporter du trafic. Les droits peuvent être soumis à de nombreuses contraintes (qui n'entrent pas dans le cadre du présent chapitre) telles que les limites de distance franchissable et de charge marchande des aéronefs, l'encombrement des aéroports et les problèmes de réseaux de distribution.

En général (avec relativement peu d'exceptions), l'accès au marché du transport aérien intérieur d'un État n'est obtenu que par un transporteur aérien de cet État, qui l'acquiert par un processus de délivrance de licence. L'accès à un marché du

transport aérien international est, lui aussi, généralement obtenu à travers un processus de délivrance de licence ou d'agrément dans chaque État concerné. Ceci s'explique par le fait qu'il fut reconnu par les États aux débuts de l'aviation que chaque État possède et peut exercer la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien situé au-dessus de son territoire. Ce principe est consacré par l'article premier de la Convention de Chicago et l'exercice de cette souveraineté s'exprime habituellement à travers un processus de délivrance de licences ou d'agréments. Ainsi, principalement parce qu'il faut traverser l'espace aérien territorial d'un autre État pour desservir un marché international, l'accès de transporteurs aériens aux marchés de ce type en est arrivé à être réglementé très différemment de l'accès d'entités étrangères à d'autres industries de services (par exemple chaînes hôtelières ou entreprises de télécommunications).

Les services de transport aérien commercial autres que les services aériens internationaux réguliers entre États contractants de l'OACI sont régis par l'article 5 de la Convention de Chicago, en vertu duquel les aéronefs des États contractants de l'OACI ont le droit de pénétrer sur le territoire de tout autre État contractant, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales (par exemple pour avitaillement ou réparations) sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'État survolé d'exiger l'atterrissage. Cet article confère également le privilège d'embarquer ou de débarquer du trafic (c'est-à-dire d'obtenir l'accès au marché non régulier), sous réserve du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer les réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables. Dans la pratique, cela peut se traduire par un refus d'accès des services non réguliers au marché, ou par diverses contraintes imposées à leur accès ; en l'absence d'accord entre les États concernés, l'accès pourra être réglementé unilatéralement, habituellement sur la base de considérations de courtoisie internationale et de réciprocité.

Les services aériens internationaux réguliers sont réglementés fondamentalement par l'article 6 de la Convention de Chicago, qui interdit l'exploitation de tels services sans

permission spéciale ou autre autorisation de l'État étranger en cause. Dans la pratique, un État accorde aux transporteurs aériens étrangers ces permissions ou autorisations d'exploiter des services internationaux réguliers au moyen de licences ou de permis d'une durée déterminée ou soumise à certaines conditions, la base sur laquelle il le fait étant, à de rares exceptions près, que le service représente l'utilisation de droits d'accès au marché accordés par cet État à l'État dont le transporteur aérien est ressortissant.

Un **droit d'accès de base au marché** est un droit ou privilège conditionnel ou limité (normalement prévu dans un accord international), accordé par un État à un autre et destiné à être utilisé par un ou plusieurs transporteurs désignés par cet autre État. Il peut comprendre divers éléments convenus : spécifications géographiques des routes sur lesquelles le service aérien peut être assuré ; spécifications matérielles concernant la désignation d'un ou plusieurs transporteurs aériens et la façon dont ceux-ci peuvent utiliser des aéronefs ; et spécifications matérielles ou géographiques concernant les types de trafic qui peuvent être transportés. Pris dans leur ensemble, ces droits déterminent l'étendue de l'accès au marché qui est accordé.

Les droits d'accès au marché, habituellement accordés en échange de droits similaires, par voie d'accords ou d'arrangements entre États, sont généralement limités aux services aériens internationaux réguliers. Bien que, fondamentalement, un droit d'accès permette de desservir un marché, il constitue aussi une limitation à cet accès du fait de ses spécifications. Les États limitent l'accès au marché pour diverses raisons, notamment : pour réaliser ce qu'ils considèrent comme un équilibre dans les droits échangés ; pour garder un moyen d'agir sur les échanges futurs possibles ; pour éviter ou réduire au minimum les effets de la concurrence sur leurs transporteurs nationaux ; pour être précis, afin d'éviter que les accords ou arrangements soient mal interprétés ; et pour encourager ou favoriser un certain segment du marché (par exemple la desserte d'une ville ou d'une certaine région particulière du pays). Des droits auxiliaires, portant sur la façon dont un transporteur aérien peut mener ses activités commerciales dans un État étranger, sont parfois traités par les États comme des éléments de l'accès au marché. Ils sont identifiés et examinés séparément dans le présent manuel.

Les **investissements de l'extérieur** ou **investissements étrangers** dans le ou les transporteurs d'un État, y compris les investissements par des transporteurs aériens étrangers, autrement dit l'acquisition d'une participation au capital avec un certain degré d'influence possible sur les décisions de gestion, sinon le contrôle, constituent une autre voie d'accès au marché. Une autre encore est l'obtention d'un **droit**

d'établissement — liberté d'établir un transporteur aérien sur le territoire d'un État étranger. Il est fait un usage limité de ces deux moyens d'accès sur les marchés libéralisés, qu'ils fassent l'objet d'échanges entre États ou d'octrois unilatéraux. (Voir aussi le Chapitre 4.4).

Dans le présent chapitre, une approche modulaire est adoptée pour présenter et expliquer trois types de droit d'accès de base au marché que, dans la pratique, les États ont tendance à mêler plutôt qu'à compartimenter dans les annexes, articles, paragraphes et alinéas de leurs accords de transport aérien et qu'ils mêlent même parfois à d'autres sujets, telle la capacité. Les nombreux types de conditions et limitations en matière d'accès au marché qui sont actuellement en usage sont traités de façon assez complète. Par contre, des sujets tels que la libéralisation de l'accès au marché, la simplification de sa réglementation ou le bilatéralisme et le multilatéralisme ne sont pas explorés dans ce chapitre, qui n'aborde pas non plus les nouveaux concepts de **libéralisation progressive** dans l'octroi du droit d'accès de base aux marchés (élimination progressive des restrictions imposées par la réglementation) et de **filet de sécurité** (arrangement réglementaire auquel on aurait recours advenant le cas exceptionnel d'une menace évidente à la possibilité qu'aurait un État de maintenir un certain niveau de participation au marché).

La première section de ce chapitre recense divers types de spécifications géographiques des routes le long desquelles un service aérien peut être assuré. La deuxième section porte sur la désignation des transporteurs et sur diverses spécifications concernant l'utilisation des aéronefs le long de ces routes. La troisième section traite des spécifications concernant les catégories de trafic qui peuvent être acheminées le long des routes. La dernière section traite des incidences de la « sixième liberté » sur l'accès au marché.

DROITS DE ROUTE

Un **droit de route** est un droit d'accès au marché exprimé sous forme de spécifications géographiques convenues, ou d'une combinaison de telles spécifications, concernant la ou les routes le long desquelles un ou plusieurs services aériens peuvent être offerts et assurés, ainsi que l'ordre dans lequel les destinations autorisées peuvent être desservies. On trouve généralement les droits de route dans l'annexe sur les routes d'un accord de transport aérien ou d'un accord sur les services aériens entre États, annexe présentant séparément une ou plusieurs routes que pourront utiliser la ou les compagnies aériennes de chacune des parties à l'accord. Dans chacun des

exemples qui suivent, « A » représente l'État bénéficiaire (qui reçoit le droit de route) et « C » l'État qui accorde ce droit (habituellement en échange d'un droit ou de droits similaires).

La façon la plus simple de décrire l'octroi d'un droit de route à un État est de désigner une ville dans le territoire de cet État et une deuxième ville dans le territoire de l'État qui accorde le droit ; par exemple :

De la ville A1 à la ville C1.

Cette solution de base n'est pas nécessairement limitée à une seule ville dans chaque État ; par exemple :

De la ville A1 à la ville C1/ville C2.

De la ville A1/ville A2 à la ville C1.

De la ville A1/ville A2 à la ville C1/ville C2.

Un *point* est une ville, désignée ou non, le long de la route accordée. La méthode de base ci-dessus peut être étendue à la description d'une route :

D'un ou plusieurs points quelconques de l'État A à la ville C1.

Une variante plus développée de l'octroi de base serait :

D'un ou plusieurs points quelconques de l'État A vers un ou plusieurs points quelconques de l'État C.

Un *point intermédiaire* est un point situé à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit et du territoire de l'État bénéficiaire, mais entre ces territoires. (Dans des cas exceptionnels, des points situés à l'intérieur du territoire de l'État bénéficiaire qui se trouvent le long du tracé général de la route peuvent être considérés comme points intermédiaires.) Lorsque les territoires des États concernés par l'octroi de droits ne sont pas adjacents et que des territoires et des villes d'autres États sont situés entre eux, la description de la route peut inclure un ou plusieurs points intermédiaires ; par exemple :

De la ville A1, via la ville B1, à la ville C1.

Il existe de nombreuses autres façons d'indiquer l'octroi d'un ou plusieurs points intermédiaires le long d'une route, avec divers degrés de précision ; par exemple :

... via la ville B1 et la ville X1 ...

... via la ville B1, la ville B2 et la ville X1 ...

... via l'État B ...

... via l'État B ou l'État X ...

... via l'État B et l'État X ...

... via un point intermédiaire ...

... via deux points intermédiaires ...

... via un ou plusieurs points intermédiaires ...

Dans ces trois derniers exemples, il est possible de préciser en ajoutant la mention d'un continent, d'une région ou d'un pays ; par exemple :

... via un point intermédiaire en Afrique ...

... via deux points intermédiaires en Europe ...

... via un ou plusieurs points intermédiaires dans l'océan Indien ...

L'inclusion d'un ou plusieurs points intermédiaires le long d'une route sert aussi à indiquer le tracé général que la route doit suivre. Il peut être implicitement ou explicitement prévu que la route à suivre en vol soit raisonnablement directe (entre « A » et « C » dans les exemples). Il peut aussi y avoir une volonté de préciser une route générale de manière à en exclure une autre ; par exemple :

... via le Pacifique Sud ... et non ... via le Pacifique Nord ...

... via une route polaire ... et non ... via une route transpacifique ...

... via l'Atlantique Nord ... et non ... via l'Atlantique central ...

Au lieu de le spécifier de diverses façons, les parties peuvent octroyer de façon générale le droit de desservir des points intermédiaires le long de toute route consentie.

Un *point ultérieur* est un point d'une route qui est généralement plus éloigné du territoire de l'État bénéficiaire que du territoire de l'État qui accorde le droit de route (c'est-à-dire, situé au-delà de ce dernier) et qui fait partie d'une description de route. Par exemple, la description de base d'une route à utiliser par l'État A, — de la ville A1, via la ville B1, à

la ville C1 — pourrait comporter les mentions supplémentaires suivantes :

... et au-delà à la ville D1.

... et au-delà vers un (deux) (trois) point(s).

... et au-delà vers un ou plusieurs points en Asie.

Il est à noter que le dernier exemple, en plus d'indiquer une direction générale pour la continuation de la route, limite les points ultérieurs à un seul continent. À noter aussi que les « droits ultérieurs » le long de la route peuvent être exprimés simplement par la mention :

... et au-delà.

Il est possible de donner plus de souplesse en autorisant le transporteur aérien qui exploite la route à choisir des points intermédiaires, à les échanger, à ne pas les desservir ou à faire varier l'ordre dans lequel ils seront desservis. Un *point flottant* est un point intermédiaire, un point de destination situé dans un deuxième pays ou un point ultérieur que l'État bénéficiaire aura choisi parmi plusieurs points désignés ou non, ce choix étant notifié à l'État qui accorde le droit de desserte (et dont l'accord est nécessaire si cela est stipulé), ce choix empêchant alors d'assurer le service vers d'autres points de ce genre, jusqu'à un changement ultérieur dans la désignation des points. Par exemple :

... et au-delà vers deux points quelconques à choisir entre les villes X1, X2, Y1, Y2 et Z1.

Le plus souvent, une route accordée à un État dans un accord traditionnel commence dans le territoire de cet État, elle suit une seule direction générale et elle peut être exploitée (et il est prévu qu'elle le sera) aussi bien au départ de l'État bénéficiaire qu'à destination de cet État sur un service de retour. Une route accordée à un État dans un accord « ciel ouvert » pourrait bien être décrite comme commençant dans le territoire ou après le territoire de l'État du transporteur. Il est extrêmement rare que la description d'une route autorisée ne prévoie son exploitation que dans un seul sens ; si cela se produit, cela sera vraisemblablement pour un service de fret aérien, qu'il s'agisse d'un service exploité en mode circulaire ou qui se poursuit autour du monde. Dans d'autres cas également inusités, il peut être accordé à un État une *latitude en matière de fret*, c'est-à-dire le droit pour le ou les transporteurs désignés de desservir des points situés à l'extérieur de l'État qui accorde les droits et de celui qui les reçoit, avec toute latitude quant à l'ordre dans lequel les points seront desservis comme points intermédiaires ou points

ultérieurs, pour l'embarquement et/ou le débarquement de trafic international de fret et/ou de poste. Ce qui est bien moins inhabituel, c'est de permettre qu'un point désigné soit desservi soit comme point intermédiaire soit comme point ultérieur (comme dans le Tableau 4.1-1, route 7) sur un vol donné, en particulier si cela implique un écart relativement peu important par rapport à la trajectoire générale de la route.

La majorité des descriptions de routes dans les accords bilatéraux sont sous forme textuelle. Les échanges de routes sont cependant présentés dans de nombreux cas sous forme de tableau (voir Tableau 4.1-1).

On appelle *point postérieur* tout point situé à l'extérieur de la route décrite et généralement géographiquement « après » le ou les points de départ de la route. Il peut s'agir de points situés à l'intérieur du territoire du bénéficiaire de la route et/ou dans des pays tiers. En général, ils ne sont pas inclus dans les descriptions de routes traditionnelles. Il peut cependant être explicitement ou implicitement entendu que l'un ou l'autre ou les deux types de points postérieurs peuvent être desservis (explicitement en ce qui concerne les points postérieurs dans un pays tiers dans les accords « ciel ouvert » typiques) et que le service transdirect peut être offert et annoncé comme tel. Les services de ce genre comportant des points situés dans des pays tiers peuvent aussi être soumis à conditions, voire interdits.

D'autres termes utilisés dans le contexte de l'octroi des droits de route sont notamment :

- *point d'accès* ou *porte d'entrée*, c'est-à-dire tout point de dernier départ/première arrivée d'un service aérien, situé dans le territoire de l'État bénéficiaire ou de celui qui accorde le droit ;
- *terminus de route* ou *point terminal*, qui peut être un point d'accès ou un point postérieur ;
- *co-terminal* ou *point co-terminal*, c'est-à-dire tout point, parmi deux ou plusieurs points situés sur la même route et dans le même territoire (de l'État bénéficiaire ou de celui qui accorde la route), qui peut être desservi séparément ou en combinaison lors de tout service effectué le long de la route ;
- *doublement de voie*, expression empruntée à l'industrie ferroviaire, décrivant la création d'une *route à double voie*, c'est-à-dire une route destinée à un ou plusieurs transporteurs désignés par un État partie à un accord bilatéral, et à laquelle correspond exactement une route de contrepartie destinée à un ou plusieurs transporteurs désignés par l'autre État partie ;

Tableau 4.1-1. Routes pour l'État A (sous forme de tableau)

Route	Points dans l'État A	Points intermédiaires	Points dans l'État C	Points ultérieurs
1	Ville A1		Ville C1	
2	Ville A2	Ville B1	Ville C1	
3	Ville A3 Ville A4		Ville C2 Ville C3	Pays D
4	Ville A1	Ville B2	Ville C1	Ville D1
5	Un ou plusieurs points quelconques de l'État A	Afrique du Nord	Villes C1, C2, C3	Un point
6	Un ou plusieurs points quelconques de l'État A	Moyen-Orient et Asie méridionale	Un ou plusieurs points quelconques de l'État C	Australasie
7	Ville A3	Ville B2	Ville C1	Ville B2

- **voie unique**, expression également empruntée à l'industrie ferroviaire, décrivant la création d'une **route à voie unique**, c'est-à-dire une route destinée à un ou plusieurs transporteurs désignés par un État partie à un accord bilatéral, à laquelle ne correspond aucune route de contrepartie destinée à un ou plusieurs transporteurs désignés par l'autre État partie. Une route dont un secteur est sans équivalent peut néanmoins être considérée comme étant à voie dédoublée plutôt qu'à voie unique si le secteur principal entre les deux États est à voie dédoublée.

DROITS D'EXPLOITATION

Un **droit d'exploitation** est un droit d'accès au marché exprimé en tant que spécification matérielle convenue du nombre de transporteurs qui peuvent être désignés, de la façon dont les aéronefs peuvent être exploités, des types et des parties d'aéronef ou des moyens de transport de remplacement qui peuvent être employés, ainsi que des indicatifs de vol assignés le long de la route ou des routes convenues. Dans la pratique, les droits d'exploitation figurent dans l'annexe sur les routes des accords de transport aérien, dans divers articles ou dans des ententes connexes ; ils sont parfois implicites.

Un des droits d'exploitation les plus fondamentaux est le droit de désignation de transporteurs. La **désignation** est la

notification officielle par un État à un autre État, habituellement par note diplomatique, du nom d'un transporteur choisi par l'État désignateur pour utiliser la totalité ou certains des droits d'accès au marché reçus par cet État en vertu de l'accord de transport aérien passé avec le second État. Suivant les termes de l'accord, une désignation peut porter sur l'utilisation de l'un quelconque des droits d'accès au marché accordés ou de la totalité de ces droits, pour une ou plusieurs routes ou un tronçon de route en particulier.

La **désignation simple** confère le droit de désigner un seul transporteur (avec droit implicite de le remplacer par un autre). La **désignation double** donne le droit de désigner jusqu'à deux transporteurs (avec droit de substitution). La **désignation multiple illimitée** permet de désigner n'importe quel nombre de transporteurs. La **désignation multiple contrôlée** autorise à désigner un nombre total spécifié de compagnies aériennes ou un certain nombre par route, par point d'accès ou par tronçon de route (avec droit de substitution).

Habituellement, les accords bilatéraux ne prévoient pas le droit explicite pour un État de rejeter la désignation de l'autre, le choix d'un transporteur étant un droit souverain de l'autre État, mais ils accordent généralement au premier le droit de refuser, révoquer ou suspendre les autorisations d'exploitation des compagnies aériennes ainsi désignées ou de les soumettre à des conditions, pour des raisons précises. Ces raisons sont normalement limitées au non-respect de l'exigence selon laquelle l'État désignateur ou ses ressortissants doivent détenir

la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie aérienne, ou à la non-observation des lois et des règlements nationaux (de l'État qui reçoit la désignation) applicables à l'exploitation desdits services.

* * *

Les droits d'exploitation qui régissent la façon dont les aéronefs peuvent être exploités le long d'une ou plusieurs routes convenues portent notamment sur les points suivants : survol, escale technique, omission facultative d'escale, escale obligatoire, vol de mise en place, section supplémentaire et changement de gabarit.

Un **droit de survol** est le droit ou privilège accordé par un État à un autre de survoler son territoire, sans y atterrir, dans le cadre d'un service aérien international régulier ou non. L'Accord relatif au transit des services aériens internationaux contient le terme connexe **première liberté de l'air** — droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de survoler son territoire sans y atterrir (aussi appelé **droit de première liberté**).

Un **droit d'escale technique** est le droit ou privilège accordé par un État à un autre d'atterrir sur son territoire, pour des raisons non commerciales, dans le cadre d'un service aérien international régulier ou non. Ce droit est exercé le plus souvent pour l'avitaillement, pour effectuer des réparations essentielles imprévues ou suite à un état d'urgence entraînant la nécessité d'atterrir. Il peut également être utilisé dans certains cas pour répondre aux exigences nationales d'entrée sur le territoire d'un État avant l'atterrissage à un point de trafic de cet État. Même si, par définition, une escale technique n'est pas effectuée à des fins commerciales, il peut être nécessaire ou souhaitable de vider l'aéronef de ses occupants et de sa cargaison pendant un certain temps (même jusqu'au lendemain) avec exigence de réembarquement pour la poursuite du voyage (au besoin en utilisant un aéronef de remplacement ou un autre moyen de transport). L'Accord relatif au transit des services aériens internationaux contient le terme connexe **deuxième liberté de l'air** — droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales (aussi appelé **droit de deuxième liberté**).

Un **droit d'omission facultative d'escale** ou **droit d'escale facultative** est un droit ou privilège, normalement consenti le long d'une route, qui autorise des escales multiples, à condition que, à chaque vol, l'une d'elles au moins soit effectuée dans le territoire de l'État bénéficiaire et une autre

dans le territoire de l'État qui accorde le droit. Exemple de texte : **Un ou plusieurs points quelconques spécifiés le long de la route peuvent être exclus sur n'importe lequel ou la totalité des services, au choix de la ou des compagnies aériennes désignées ; toutefois, tous les vols doivent avoir leur point d'origine ou de destination dans le territoire de la partie désignatrice.**

Par contre, une exigence d'**escale obligatoire** est employée pour établir de façon claire la trajectoire générale d'une route ou empêcher une exploitation sans escale. Le premier usage précise l'étendue souhaitée de l'autorisation. Le second assure une protection pour le ou les transporteurs nationaux de l'État qui accorde l'autorisation : l'escale obligatoire rend moins attrayant le service offert par le transporteur étranger.

Un **vol de mise en place** est, au sens large du terme, un vol, payant ou non, régulier ou non, effectué pour mettre l'aéronef en place en vue de son utilisation pour des services payants ; c'est aussi, au sens étroit du terme, un **vol de convoyage** — vol non payant effectué à des fins de mise en place ou autres (par exemple pour permettre la maintenance de l'aéronef).

Un **vol supplémentaire**, généralement un **deuxième vol**, est un vol payant en service régulier utilisé pour acheminer un excédent de trafic, essentiellement selon l'horaire du vol de base. Les expressions « vol supplémentaire » et « deuxième (troisième, etc.) vol » s'inspirent du vocabulaire ferroviaire. Le **droit d'exploiter des vols supplémentaires** est normalement considéré comme implicite dans les accords de transport aérien, même lorsque la capacité est prédéterminée. Toutefois, ce droit ne s'étend pas à l'exploitation de services supplémentaires assurés selon un horaire tout à fait différent de celui du vol de base.

Un **changement de gabarit** est un changement d'aéronef effectué à un point en route sur un vol international, en dehors du territoire national du transporteur, le nouvel aéronef ayant une capacité inférieure (à l'aller) ou supérieure (au retour). Un **changement de gabarit en « Y »** est le passage d'un aéronef à deux aéronefs de capacité inférieure (à l'aller), ou de deux aéronefs à un aéronef de capacité supérieure (au retour). Un **changement de gabarit « en éventail »** est le passage d'un aéronef à plus de deux aéronefs de capacité inférieure (à l'aller), ou plus de deux aéronefs de capacité supérieure (au retour). Un **changement de gabarit effectué dans un deuxième pays** est un changement de gabarit qui, dans le contexte d'une relation de services aériens entre deux États, est réalisé dans le territoire d'un État partie à un accord bilatéral par un transporteur de l'autre partie. Un **changement de gabarit effectué dans un pays tiers** est un

changement de gabarit qui, vu dans le contexte d'une relation de services aériens entre deux États, est réalisé dans le territoire d'un troisième État, desservi le long d'une route internationale autorisée.

Les changements de gabarit permettent aux transporteurs aériens d'exploiter de façon plus économique des tronçons de routes internationales éloignés de leur territoire national, en faisant mieux correspondre la capacité des vols avec les volumes réduits de trafic à destination et en provenance de leur territoire national auxquels on peut s'attendre sur les tronçons les plus éloignés d'une route long-courrier. L'expression « changement de gabarit » est utilisée dans le contexte international et non dans le cas d'un changement d'aéronef sur le territoire national du transporteur, un tel changement à caractère interne ou national relevant de la seule compétence de l'État souverain concerné. De même, où qu'il se produise, le passage à un aéronef de même grandeur ou capacité n'est pas considéré comme un changement de gabarit. À l'origine, le terme « changement de gabarit » est un terme ferroviaire qui décrit un changement, en un point quelconque d'un trajet, dans l'écartement (ou gabarit) des rails, ce pour quoi on remplace habituellement les bogies ou chariots des wagons pour permettre au convoi de poursuivre sa route.

Le changement de gabarit n'est pas toujours expressément mentionné dans les accords bilatéraux sur les services aériens, les États parties pouvant individuellement ou collectivement le considérer comme implicitement autorisé ou interdit, mais il peut aussi être prévu expressément dans des conditions précises ou être expressément interdit. Lorsque des États conviennent de consigner le droit de changement de gabarit dans un accord bilatéral sur les services aériens, ils incluent souvent dans cet accord un droit d'exploitation s'inspirant de la disposition ci-après et de l'une de ses cinq options :

Un transporteur aérien désigné par une partie contractante peut effectuer un changement de gabarit dans le territoire de l'autre partie contractante ou, le long de la route spécifiée, en un point intermédiaire vers le territoire ou au-delà du territoire de l'autre partie contractante, à condition :

option a)

que l'exploitation au-delà du point de changement de gabarit soit effectuée au moyen d'un aéronef d'une capacité inférieure, à l'aller, ou supérieure, au retour vers le territoire d'origine, à celle de l'aéronef à l'arrivée ;

option b)

que l'exploitation au-delà du point de changement de gabarit soit effectuée au moyen d'un aéronef dont la

capacité est inférieure, ou de deux aéronefs dont la capacité combinée est inférieure, à l'aller, ou supérieure, au retour vers le territoire d'origine, à celle de l'aéronef à l'arrivée ;

option c)

que l'exploitation au-delà du point de changement de gabarit soit effectuée au moyen d'un ou de deux aéronefs ayant chacun une capacité inférieure, à l'aller, ou supérieure, au retour vers le territoire d'origine, à celle de l'aéronef à l'arrivée ;

option d)

que l'exploitation au-delà du point de changement de gabarit soit effectuée au moyen d'un nombre quelconque d'aéronefs ayant chacun une capacité inférieure, à l'aller, ou supérieure, au retour vers le territoire d'origine, à celle de l'aéronef à l'arrivée ;

option e)

que l'exploitation au-delà du point de changement de gabarit constitue, à l'aller, la poursuite d'un service assuré depuis le territoire de la partie contractante ayant désigné le transporteur aérien, et au retour, la poursuite d'un service vers le territoire en question, dans les deux cas sans limitation quant au type ou au nombre d'aéronefs, ni à leur capacité, à destination et en provenance d'un tel point.

* * *

Les droits d'exploitation, qui spécifient quels types d'aéronefs, parties d'aéronef ou moyens de transport de remplacement peuvent être utilisés et quels indicatifs de vol peuvent être assignés, revêtent de nombreuses formes.

En ce qui concerne les spécifications relatives aux types d'aéronefs, les États peuvent, par exemple, convenir que certains droits ne peuvent être exercés qu'avec des aéronefs à fuselage étroit, des gros-porteurs, de « petits » ou de « gros » aéronefs (ainsi qu'ils sont définis par les États en cause), des aéronefs tout-cargo ou encore des aéronefs mixtes (passagers/fret). On notera que, si ces spécifications influent sur la capacité, elles sont en général appliquées à des fins autres que la réglementation de la capacité (par exemple pour éviter le transport de quantités importantes de fret sur une route).

En ce qui concerne les parties d'aéronef, les États peuvent, par exemple, interdire le transport de marchandises sur le pont principal d'un aéronef (tel qu'un aéronef mixte), ou préciser que les marchandises ne peuvent être transportées que dans la soute ventrale. De même, ils peuvent explicitement ou tacitement convenir qu'un service peut comporter une

réserve de capacité — achat par un transporteur aérien d'un certain nombre de sièges et/ou d'une capacité de fret spécifiée, pour le transport de son trafic à bord d'un aéronef d'un autre transporteur. Ils peuvent également convenir de permettre le **partage de code** — utilisation de l'indicatif de vol d'un transporteur pour un service assuré par un autre transporteur, dont le service est généralement identifié aussi (et l'est parfois obligatoirement) comme service du second transporteur, assuré par celui-ci.

Lorsqu'il est autorisé, le partage de code peut être utilisé sur tout tronçon de route et peut concerner un transporteur d'un deuxième ou d'un troisième pays ou un transporteur national. Les États peuvent décider d'accorder et de recevoir certains droits d'accès qui ne pourront être utilisés que sur la base d'un partage de code. En général, les États exigeront que les deux transporteurs liés par un accord de partage de code aient obtenu l'autorisation requise.

Les arrangements de partage de code et de réserve de capacité vont souvent de pair, mais pas toujours. L'utilisation du partage de code permet d'offrir et de vendre un service faisant intervenir plus d'un transporteur aérien (service inter-compagnies) comme s'il s'agissait d'un service offert par un seul transporteur (service intracompagnie), en particulier dans les systèmes de distribution utilisés par les compagnies aériennes, comme les systèmes informatisés de réservation. Ce sujet est traité de façon plus détaillée au Chapitre 4.8.

Un concept étroitement apparenté au partage de code est celui du **franchisage** — octroi par un transporteur aérien d'une franchise ou droit d'utiliser certains de ses éléments d'identité commerciale (par exemple son indicatif de vol, ses couleurs et ses symboles commerciaux) à un **franchisé**, entité bénéficiaire de la franchise, lui permettant de commercialiser ou de fournir ses produits de service aérien, en général sous réserve de normes et de contrôles destinés à maintenir la qualité souhaitée par le **franchiseur**, entité qui a accordé la franchise. À la différence du partage de code, qui est devenu une pratique courante pour les services aériens intérieurs aussi bien qu'internationaux, le franchisage n'est pas encore courant pour les routes internationales (voir plus de détails au Chapitre 4.8).

Un **vol de service conjoint** est un vol identifié par les indicatifs de deux compagnies aériennes qui ont convenu de partager leurs recettes et/ou leurs dépenses, avec le consentement de leur État respectif. Certains États assimilent ce type de vols aux vols avec partage de code.

Les aéronefs utilisés pour exercer le droit d'accès au marché peuvent appartenir au transporteur ou être loués.

L'utilisation d'aéronefs en location peut nécessiter une autorisation spéciale pour l'exercice du droit d'accès. En général, lorsqu'un aéronef assure le service aérien d'un transporteur alors que son exploitation est sous le contrôle d'un autre transporteur, tout État dont le territoire est concerné a le droit d'exiger que les deux transporteurs obtiennent son autorisation à cet effet. Il peut également exiger que l'État du transporteur qui assure le contrôle opérationnel de l'aéronef aussi bien que celui du transporteur qui offre le service aient obtenu de lui un droit d'accès au marché pour la route en cause. Un exposé plus détaillé sur cette question, comprenant ses incidences économiques et de sécurité, est présenté au Chapitre 4.7.

Normalement, les arrangements de banalisation d'aéronefs ne font pas intervenir de droits, conditions ou limitations spécifiques d'accès. On entend par **banalisation d'aéronef** ou **vol banalisé** un service régulier direct assuré par un seul aéronef et reliant, au point de banalisation, une route d'un transporteur aérien à une route d'un second transporteur aérien, l'équipage étant fourni et le contrôle d'exploitation étant assuré par le transporteur autorisé respectif sur chaque route. La banalisation offre aux passagers la commodité d'un service sans changement d'avion, essentiellement du type intercompagnies, et peut offrir aux transporteurs en cause des avantages supplémentaires de meilleure utilisation des aéronefs.

Un **droit intermodal** est un droit d'accès accordé par un État à l'usage d'un ou plusieurs transporteurs d'un autre État, leur permettant d'étendre, remplacer ou compléter des services aériens par des moyens de transport de surface. Les **moyens de transport de surface** utilisés de façon intermodale (suivis des codes de désignation correspondants de l'IATA) sont, par exemple : **autocar (BUS)**, **aéroglysseur (HOV)**, **canot automobile (LCH)**, **voiture de louage (LMO)**, **train (TRN)** et **service d'apport routier par camion (truck RFS)**. Des droits et/ou autorisations spécifiques d'accès au marché consentis par l'autorité compétente en matière de transport aérien sont parfois nécessaires pour l'utilisation de moyens de transport de surface destinés à acheminer du trafic sur présentation de billets d'avion ou de lettres de transport aérien, selon les circonstances. Par exemple, la zone dans laquelle un transporteur aérien étranger est autorisé à assurer ses propres services de ramassage et de livraison peut être limitée par un État à un certain rayon autour de l'aéroport utilisé. Dans un deuxième exemple, les services internationaux d'un transporteur à destination ou en provenance d'un certain État, lorsqu'ils sont effectués entièrement avec des moyens de transport de surface, même lorsqu'un indicatif de transporteur aérien et des numéros de « vol » leur sont assignés aux fins de la distribution des produits, pourraient nécessiter seulement l'autorisation des autorités compétentes en matière de

transports de surface ou, s'ils sont effectués dans le cadre d'un contrat avec un transporteur de surface autorisé, ne nécessiter aucune autorisation spéciale. Troisième exemple : les mouvements à la surface entre deux points d'une route aérienne que le transporteur aérien est autorisé à exploiter, qui sont offerts en remplacement ou en complément de vols effectués le long de cette route, peuvent être considérés comme utilisant des droits d'accès au marché relatifs à la route en question et être soumis à la réglementation du transport aérien.

DROITS DE TRAFIC

Un **droit de trafic** est un droit d'accès au marché exprimé en tant que spécification matérielle ou géographique convenue, ou combinaison de spécifications, indiquant qui peut, ou ce qui peut, être transporté sur une route autorisée ou sur des tronçons de cette route par les aéronefs (ou moyens de transport de substitution) autorisés. Il est à noter cependant que dans un certain usage l'expression **droits de trafic** est appliquée collectivement comme ayant à peu près le même sens que « droits d'accès au marché ».

La façon la plus fondamentale d'exprimer un droit de trafic en tant que spécification matérielle est de l'exprimer comme un droit de transporter **des passagers, du fret et du courrier, séparément ou selon n'importe quelle combinaison**. Normalement, si le droit accordé concerne les **passagers seulement**, il comprend implicitement les bagages ou les sacs qui accompagnent les passagers ou les coursiers et pourrait inclure les bagages non accompagnés qui ne sont pas expédiés comme fret aérien. De même, les marchandises comprennent normalement le fret et les envois express, mais un droit **marchandises seulement** comprend nécessairement le personnel d'accompagnement lorsque sa présence est requise, surtout dans le cas du transport d'animaux vivants. Les droits de trafic englobent le trafic payant et certains éléments de trafic non payant (s'ils sont visés par un billet de passage, une lettre de transport aérien ou un autre document approprié) comme par exemple les marchandises ou le courrier du transporteur.

* * *

La façon la plus fondamentale d'exprimer les droits de trafic en tant que spécifications géographiques est de le faire sous la forme d'une des libertés de l'air qui concernent le trafic (les deux premières libertés concernent l'exploitation). (La Figure 4.1-1 est une représentation graphique des libertés de l'air).

La **troisième liberté de l'air** est le droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer dans le territoire du premier État du trafic en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité (ce droit est aussi appelé **droit de troisième liberté**).

La **quatrième liberté de l'air** est le droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'embarquer dans le territoire du premier État du trafic à destination de l'État dont le transporteur a la nationalité (ce droit est aussi appelé **droit de quatrième liberté**).

La **cinquième liberté de l'air** est le droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers (ce droit est aussi appelé **droit de cinquième liberté**).

La classification de mouvements donnés ou de parties données de ces mouvements selon les diverses libertés entraîne des difficultés. En effet, certains États classent des mouvements de trafic donnés selon leur **origine et destination véritables**, c'est-à-dire l'**origine** et la **destination consignées sur le billet de passage ou la lettre de transport aérien**, l'**origine** étant le premier point indiqué sur le document de transport et la **destination** le dernier point d'un mouvement aller seulement ou le point situé le plus loin du point d'origine pour un mouvement aller-retour. Par contre, d'autres États se basent sur l'**origine** et la **destination par coupon ou par tronçon de vol**, l'**origine** étant tout point d'embarquement (initial ou en cours de route) où le trafic est embarqué pour la première fois à bord d'un vol donné, et la **destination** étant le premier point suivant où il est débarqué (indépendamment du point de départ initial du trafic et de son point de destination indiqué sur le même billet ou la même lettre de transport aérien).

La différence entre ces deux méthodes apparaît clairement dans le cas d'un mouvement de trafic qui commence dans l'État A et se termine dans l'État C avec changement de vol en cours de route dans l'État B, soit avec transit direct, soit après un arrêt intermédiaire dans l'État B, trois transporteurs pouvant intervenir : les transporteurs AA de l'État A, BB de l'État B et CC de l'État C. La méthode de l'origine et de la destination véritables n'entraîne aucun changement de classification de liberté, même si un transporteur différent est utilisé pour chaque tronçon de vol (voir Figure 4.1-2), alors que la méthode de détermination de l'origine et de la destination par coupon ou tronçon de vol donne toujours lieu à un changement de classification (voir Figure 4.1-3).

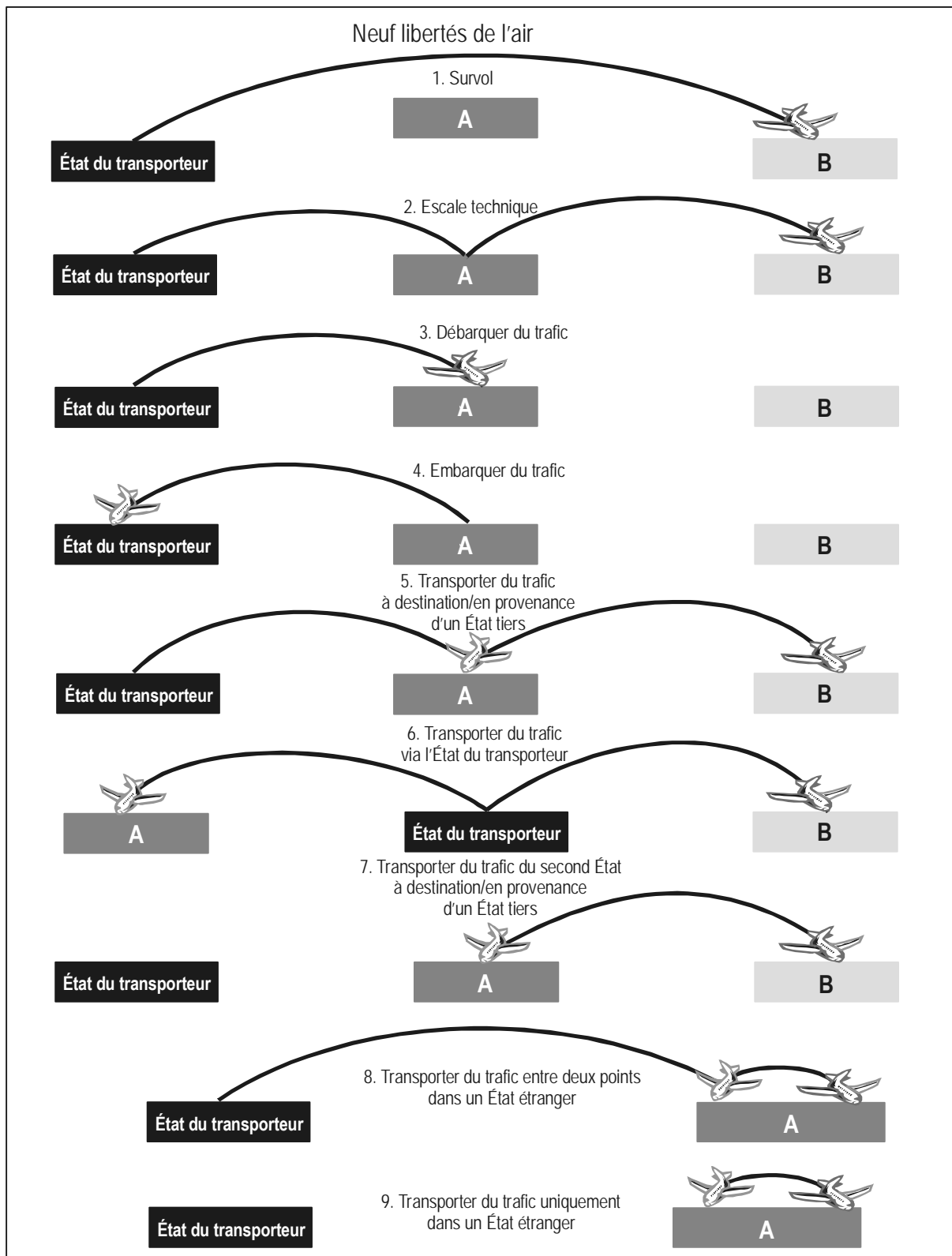


Figure 4.1-1. Les neuf libertés de l'air

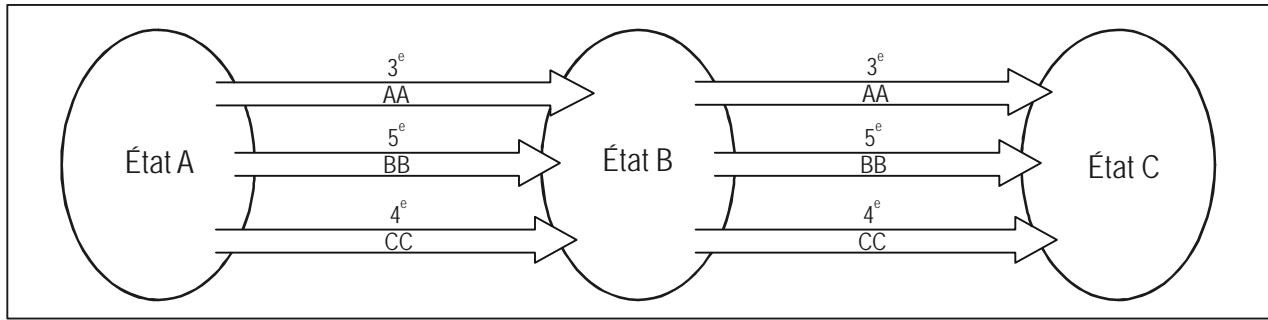


Figure 4.1-2. Méthode de l'origine et de la destination véritables

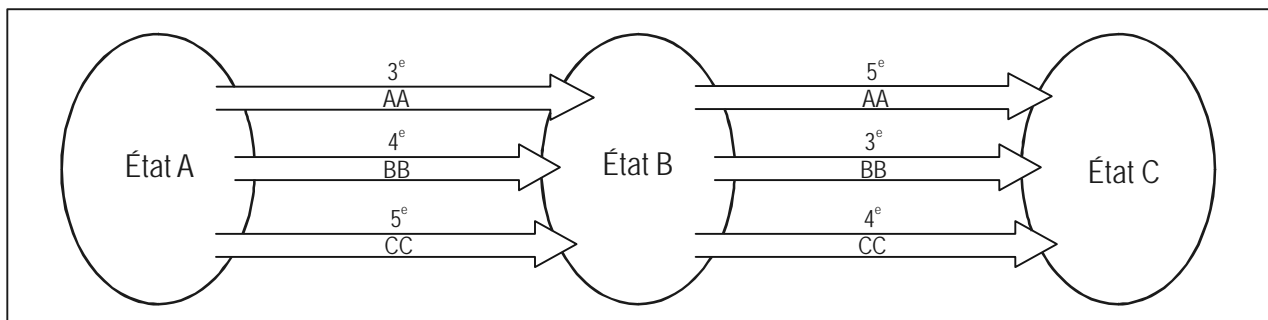


Figure 4.1-3. Méthode de l'origine et de la destination par coupon ou tronçon de vol

La « **sixième liberté de l'air** » est le droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres États (on parle aussi de **droit de sixième liberté**). À la différence des cinq premières libertés, la « sixième liberté » ne figure comme telle dans aucun accord sur les services aériens largement reconnu, tel l'« Accord sur les cinq libertés ». Il s'agit là d'une question controversée qui est examinée dans la dernière partie du présent chapitre.

La « **septième liberté de l'air** » est le droit ou privilège accordé par un État à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic entre le territoire de l'État qui accorde ce droit ou privilège et un troisième État quelconque, sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'État bénéficiaire, ce qui signifie qu'il n'est pas nécessaire que le service soit en correspondance avec un service ou soit un prolongement d'un service à destination ou en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité.

Dans l'usage du transport aérien, les termes **cabotage** et **trafic de cabotage** :

- proviennent tous deux du domaine maritime, où ils sont utilisés le premier pour décrire l'interdiction du transport, le long des côtes, de trafic par des transporteurs étrangers et le second pour qualifier le trafic ainsi interdit, que l'on pourrait assimiler à du **trafic intérieur**, c'est-à-dire du trafic acheminé en vertu d'un document de transport unique (billet ou lettre de transport aérien) les points d'origine, d'arrêt intermédiaire et de fin de parcours n'étant pas situés à l'extérieur du territoire de l'État en cause ;
- comprennent (et donc interdisent) parfois, par extension, certaines portions de mouvements internationaux tels que ceux qui relient deux points d'une route internationale situés dans le territoire du même État (dont le transporteur n'a pas la nationalité), avant ou après une correspondance ou un arrêt intermédiaire à ce point, une exception étant faite parfois pour permettre des correspondances et arrêts intermédiaires sur réseau ;
- sont parfois appliqués à tort au trafic qui se déplace entre deux États d'un même groupe ou d'une union

économique d'États, lorsque ce groupe ou cette union décide de réserver ce trafic à ses propres transporteurs aériens ;

- peuvent être appliqués à un mouvement de trafic qui constitue à première vue du cabotage, tel qu'un mouvement par voie aérienne ou de surface traversant une frontière nationale et suivi immédiatement d'un mouvement de retour par la même frontière, même lorsque ces mouvements font l'objet de billets ou de lettres de transport aérien distincts.

Un **droit de cabotage** ou **privilège de cabotage** est un droit ou privilège accordé à un État étranger ou à un transporteur étranger de transporter du trafic de cabotage qui serait interdit autrement. Le **petit cabotage** s'entend, dans le contexte maritime, des mouvements de trafic entre deux ports d'une même côte d'un même pays et, par extension au transport aérien, des mouvements entre deux aéroports du même territoire contigu d'un État. Le **grand cabotage** s'entend, dans le contexte maritime, des mouvements de trafic qui commencent et se terminent sur des côtes différentes du même pays et, par extension au transport aérien, des mouvements entre un État et un territoire non contigu de ce même État.

La « **huitième liberté de l'air** » est le droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic de cabotage entre deux points situés à l'intérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège au moyen d'un service qui commence ou se termine dans le territoire de l'État dont le transporteur étranger a la nationalité, ou (en rapport avec la « septième liberté de l'air ») à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège (on parle aussi de **droit de huitième liberté** ou de « **cabotage consécutif** »).

La « **neuvième liberté de l'air** » est le droit ou privilège de transporter du trafic de cabotage de l'État qui accorde ce droit ou privilège au moyen d'un service effectué entièrement à l'intérieur du territoire de cet État (on parle aussi de **droit de neuvième liberté** ou de **cabotage « autonome »**).

* * *

Une autre façon de spécifier les droits de trafic en un point donné ou dans un marché donné est d'accorder un traitement différent (autorisation ou limitation) au trafic à l'embarquement par rapport au trafic en transit direct à transporter le long d'un tronçon de vol donné. Le **trafic à l'embarquement** est du trafic qui est pris à bord d'un vol pour la première fois et qui comprend :

- le **trafic d'origine**, qui commence un mouvement aérien aller ou un mouvement aérien de retour après un arrêt à sa destination aller la plus éloignée ;
- le **trafic en correspondance**, qui transite par un point, c'est-à-dire qu'il y arrive à bord d'un vol et en repart sur un autre vol dans le cadre d'un mouvement continu effectué avec un seul billet ou une seule lettre de transport aérien, sans arrêt intermédiaire à ce point ;
- le **trafic avec arrêt intermédiaire**, qui effectue un **arrêt intermédiaire**, interruption voulue du mouvement à un point d'un trajet effectué avec un seul billet ou une seule lettre de transport aérien, pour une période dépassant celle qui est exigée pour le transit direct ou, en cas de changement de vol, pour une période allant normalement jusqu'à l'heure de départ du prochain vol de correspondance et comportant (à titre exceptionnel) un séjour d'une nuit. (Il est à noter, pour éclaircir le nombre d'arrêts intermédiaires qui peuvent être autorisés pour un certain parcours aller-retour, qu'une compagnie aérienne peut compter comme « arrêt intermédiaire » la période passée à la destination finale ou la plus éloignée sur un tel voyage.)

Le **trafic en transit direct** est du trafic qui transite par un point, c'est-à-dire qu'il y arrive et en repart dans le cadre d'un mouvement continu effectué avec un seul billet ou une seule lettre de transport aérien, sans arrêt intermédiaire, sur le même aéronef ou un aéronef différent ayant le même indicatif de compagnie aérienne et le même numéro de vol. Un **tronçon de vol** est la distance entre deux points quelconques situés le long d'une route et où un décollage ou un atterrissage sont effectués ; il peut comporter une ou plusieurs **étapes de vol**, représentant chacune le vol d'un aéronef du décollage à l'atterrissage suivant.

Le droit d'embarquer du trafic peut être refusé ou limité le long d'un ou plusieurs tronçons de vol donnés autres que le tronçon de vol international principal de la route. Le long d'une route à deux tronçons ou plus, l'interdiction peut s'appliquer à la totalité ou à une partie du trafic à l'embarquement. Lorsque le trafic à l'embarquement est restreint, on parle de « tronçons sans droits de trafic » ou de « tronçons avec droits de trafic partiels ». Un **tronçon sans droits de trafic** est un tronçon de vol pour lequel aucun type de trafic ne peut être embarqué. Un **tronçon avec droits de trafic partiels** est un tronçon pour lequel seuls des types précis de trafic peuvent être embarqués, par exemple du trafic en correspondance et du trafic avec arrêt intermédiaire, ou du trafic en correspondance seulement. Ces deux catégories peuvent à leur tour être subdivisées comme suit :

- **trafic intracompanie avec arrêt intermédiaire**, qui poursuit sa route (après interruption du voyage) avec la même compagnie aérienne, par opposition au **trafic intercompagnies avec arrêt intermédiaire**, qui poursuit sa route (après interruption du voyage) avec une autre compagnie aérienne ;
- **trafic en correspondance intracompanie**, c'est-à-dire entre aéronefs identifiés par le même indicatif de compagnie aérienne mais des numéros de vol différents, par opposition au **trafic en correspondance intercompagnies**, c'est-à-dire entre aéronefs identifiés par des indicatifs et des numéros de vol différents. À noter que le « trafic local » est parfois interdit sur un tronçon de vol donné. L'expression **trafic local** est ambiguë car elle peut signifier tout le trafic à l'embarquement ou tout le trafic d'origine, ou encore tout le trafic autre que le **trafic en transit**, c'est-à-dire le trafic en transit direct (même numéro de vol) plus le trafic en correspondance.

Sur une route internationale, un tronçon sans droits de trafic ou avec droits de trafic partiels limite inévitablement les occasions commerciales d'un transporteur aérien, avec les conséquences que cela entraîne pour la rentabilité de ses opérations. Un État peut néanmoins, dans le cadre de ses relations bilatérales en matière de services aériens avec un autre État, insister sur l'établissement d'un tronçon sans droits de trafic, ou avec droits de trafic partiels, entre deux points d'une ou plusieurs routes internationales de l'autre État, afin de protéger les recettes de son ou ses propres transporteurs (et éventuellement des transporteurs qui leur sont associés), de réduire la valeur de la ou des routes convenues pour l'autre État de manière à établir ce que les deux États considèrent comme un équilibre global des avantages entre eux ou, si les deux points désignés se trouvent sur son propre territoire, d'imposer une restriction de cabotage.

On notera qu'il y a un État qui exige des transporteurs aériens étrangers qu'ils obtiennent son autorisation préalable pour transporter ce qu'il appelle du « **trafic de tronçon sans droits de trafic** », ce par quoi il entend du *trafic embarqué et débarqué sur des tronçons de vol entre pays étrangers qui ne sont « sans droits de trafic »* que dans le sens où la description des routes convenue et les licences ou permis correspondants accordés par cet État ne comportent pas d'autorisation à cet égard.

Les tronçons de vol situés entièrement à l'intérieur d'un pays étranger peuvent être ou ne pas être des tronçons sans droits de trafic ou avec droits de trafic partiels. Par exemple, l'exploitation par un transporteur d'un **vol circulaire** — vol

qui dessert initialement un point dans un second État, se poursuit jusqu'à un autre point dans cet État, puis retourne dans l'État du transporteur — comportera sans doute le débarquement autorisé du trafic international à l'arrivée et l'embarquement de trafic international de retour au premier point, puis à nouveau au second point le débarquement de trafic international à l'arrivée et l'embarquement de trafic international de retour. De même, s'il veut être cohérent, un État qui détermine la classification du trafic en matière de libertés par son origine initiale et sa destination finale, et non par l'origine et la destination figurant sur le billet, traitera l'arrêt en cours de route intracompanie, l'arrêt intermédiaire intercompagnie, l'arrêt intermédiaire intracompanie, le trafic en correspondance intracompanie et le trafic en correspondance intercompagnie ayant son origine initiale ou sa destination finale à l'étranger comme du trafic international, et non comme du trafic de cabotage, et permettra son transport par des transporteurs aériens du second pays sur des tronçons de vol à l'intérieur de son territoire.

**INCIDENCES
DE LA « SIXIÈME LIBERTÉ »
SUR L'ACCÈS AU MARCHÉ**

La Conférence de Chicago de 1944 n'a établi formellement que cinq « libertés » de l'air, deux se rapportant à l'exploitation des aéronefs et trois aux mouvements de trafic. Les trois dernières recouvrent la gamme complète des possibilités de transport aérien international (même si, comme le précise l'Accord sur le transport aérien international, leur exercice se limite aux mouvements de trafic ayant aussi bien leur origine que leur destination dans le territoire d'un État signataire pour les services sans escale le long d'une route raisonnablement directe à destination ou en provenance du pays dont le transporteur a la nationalité). La création non pas d'une mais de trois libertés d'embarquer et de débarquer du trafic international dans le territoire de tout État signataire (qui se distinguent l'une de l'autre du point de vue de l'origine et de la destination nationales du trafic) a ouvert la voie à l'élaboration ultérieure de la notion d'un « droit de propriété », pour des paires d'États (et, par extension, pour leurs compagnies aériennes), sur le trafic aérien embarqué dans le territoire de l'un d'eux et débarqué dans celui de l'autre. Les principes bermudiens de 1946 ont renforcé cette notion en établissant la primauté (et la prétention de « propriété » primordiale) de chaque paire d'États pour ce type de trafic, et se sont fondés sur elle en reléguant à un rôle secondaire le trafic embarqué ou débarqué dans les territoires d'États tiers.

À mesure que le nombre de transporteurs et de routes et les volumes de trafic augmentaient, les occasions se sont

multipliées pour les compagnies aériennes d'attirer des volumes variables de trafic en mouvement entre deux États étrangers en le faisant transiter par leur pays. Du fait de la consécration croissante de la notion de « propriété » nationale du trafic résultant du processus bilatéral d'échange de droits d'accès au marché, il était inévitable que l'on établisse la classification des « libertés » de ce trafic transitant par le pays du transporteur.

Au lieu de convenir que ce trafic entre deux États étrangers constituait un trafic secondaire de cinquième liberté auquel ils n'auraient peut-être pas eu droit, les États dont les compagnies aériennes profitaient de ce trafic transitant par leur pays ont élaboré le concept d'une nouvelle « liberté », qui a été appelée « sixième liberté de l'air ». (L'OACI considère que toutes les libertés qui viennent après la cinquième ne sont pas à proprement parler des libertés, seules les cinq premières ayant été officiellement reconnues comme telles par un traité international.) Les auteurs de cette nouvelle notion soutenaient que ce qu'ils appelaient la « sixième liberté » était en fait une combinaison de la quatrième et de la troisième liberté. Ainsi, selon cette définition, le trafic ayant son origine dans le second État était acheminé comme trafic de quatrième liberté vers le pays du transporteur, puis comme trafic de troisième liberté vers l'État de destination finale. Selon cette définition, il s'agissait ainsi de trafic « primordial » pour le transporteur transitant par son pays, pour chaque segment du parcours du passager.

Le deuxième et le troisième États concernés, dans la mesure où ils s'inquiétaient de ce détournement d'une partie petite ou grande de « leur » trafic légitime [et dans la mesure où leur(s) propre(s) transporteur(s) n'avaient guère ou pas de possibilités d'attirer du trafic dans d'autres marchés pour transiter par leur pays], avaient toutes les raisons de soutenir que la « sixième liberté » n'était rien de plus que la cinquième liberté et que ce trafic ne pourrait au mieux, qu'offrir une justification « secondaire » de la capacité de services aériens offerte par les transporteurs qui font transiter le trafic par leur pays. Par extension, les partisans de ce point de vue soutenaient que le classement d'un passager en matière de liberté devait être établi sur la base de l'origine et de la destination « véritables », consignées sur le billet, et non de l'origine et de la destination par coupon ou tronçon de vol. Les partisans de la « sixième liberté » soutenaient le contraire.

À mesure que se développait la réglementation bilatérale du transport aérien, les États préoccupés par le détournement possible ou réel de « leur » trafic par un transporteur faisant transiter le trafic par son pays ont adopté diverses stratégies pour tenter d'empêcher ce détournement, de s'en accommoder ou d'y mettre fin. Ces stratégies consistaient notamment à :

- refuser de négocier des routes à destination ou en provenance du pays du transporteur qui fait transiter le trafic par son pays ;
- limiter de façon importante la capacité accordée au transporteur qui fait transiter le trafic par son pays, si de telles routes étaient établies ;
- refuser d'autoriser le transporteur qui fait transiter le trafic par son pays à participer, en totalité ou en partie, à des tarifs réduits autorisés pour leurs propres transporteurs pour les marchés entre leurs territoires nationaux ;
- interdire au transporteur qui fait transiter le trafic par son pays d'offrir et d'annoncer dans son pays des services avec un seul aéronef au titre d'une « sixième liberté » ;
- essayer d'arriver à un compromis en traitant le trafic comportant un arrêt intermédiaire « légitime » d'un ou de quelques jours dans le pays du transporteur qui le fait transiter par son pays plus favorablement que le trafic en correspondance directe aux fins de réglementation de la capacité ;
- refuser d'accorder des droits de cinquième liberté au gouvernement du transporteur qui fait transiter le trafic par son pays ou limiter la possibilité pour ce transporteur d'exercer de tels droits.

En général, ces stratégies de réglementation n'ont guère eu de succès, en raison notamment de la difficulté de contrer la propension naturelle des transporteurs à maximiser la rentabilité de leurs opérations en attirant du trafic de toutes sources, et du fait que les usagers du transport aérien (que n'intéressent pas les notions ésotériques de « libertés de l'air » ou de « propriété » nationale du trafic aérien) préfèrent effectuer leurs déplacements de la façon la plus pratique, normalement avec une seule compagnie aérienne. (Cette tendance à utiliser des correspondances sur réseau plutôt que des correspondances intercompagnies est renforcée lorsqu'un transporteur qui fait transiter le trafic par son pays offre dans celui-ci l'hébergement gratuit jusqu'au lendemain, des excursions gratuites, etc.)

Nonobstant ce qui précède, les raisons pour lesquelles les vols des transporteurs qui font transiter le trafic par leur pays peuvent attirer du trafic font intervenir d'autres considérations en plus de la promotion des marchés d'une compagnie aérienne ou des vœux des passagers. Un transporteur ne peut participer de façon substantielle à l'acheminement du trafic via son pays que si deux autres facteurs sont réunis : il faut que la

situation géographique de son territoire national le lui permette et que les mouvements de trafic en cause possèdent certaines caractéristiques.

Le premier facteur, la situation géographique, entre en jeu parce que seuls les États bien situés le long d'une route raisonnablement directe reliant d'autres États dans lesquels d'importants volumes de trafic ont leur origine ou leur destination ont la possibilité de servir de « ponts », c'est-à-dire de faire transiter le trafic par leur pays. Par exemple, les compagnies aériennes ayant leur base en Afrique australe, dans le sud de l'Amérique du Sud ou en Australie n'ont pratiquement aucun trafic de « sixième liberté » car il n'y a littéralement aucun endroit où elles puissent trouver ou prendre du trafic « au-delà » de leur territoire national. Les transporteurs établis dans le nord-est de l'Asie peuvent attirer du trafic Amérique du Nord — Asie orientale/Asie du Sud-Est en le faisant transiter par leur pays. Les transporteurs établis au Moyen-Orient et dans le sud et le sud-est de l'Asie peuvent attirer du trafic entre l'Europe et d'autres États du sud et du sud-est de l'Asie ainsi que de l'Australasie. Les transporteurs d'Amérique du Nord sont les mieux situés pour attirer les volumes limités de trafic entre l'Asie et l'Amérique du Sud et une partie du trafic Europe — Amérique latine. Les transporteurs établis en Europe occidentale sont les mieux situés pour avoir accès au maximum de trafic de transit par leur pays : de l'Afrique à destination et en provenance de l'Amérique du Nord, de l'Asie méridionale/Moyen-Orient à destination et en provenance de l'Amérique du Nord et du Sud, de l'Europe de l'Est à destination et en provenance de l'Amérique du Nord et du Sud et d'autres pays d'Europe occidentale à destination et en provenance du reste du monde.

La situation géographique du principal établissement d'un transporteur joue également un rôle dans l'aptitude de ce transporteur à attirer du trafic intrarégional en le faisant transiter par son pays. Ainsi, un transporteur établi au centre ou à proximité du centre de l'Europe occidentale sera bien placé pour attirer du trafic Baltique-Méditerranée, un transporteur établi dans la partie centrale de l'Amérique du Nord sera bien placé pour attirer du trafic entre ces contrées et les destinations touristiques du Mexique, de l'Amérique centrale et des Caraïbes, et un transporteur établi dans l'est de l'Asie à proximité du tropique du Capricorne sera bien placé pour attirer du trafic Asie du Nord-Est — Asie du Sud-Est.

Le second facteur concerne le volume de trafic ou la capacité sur les tronçons de vol de part et d'autre de l'État qui sert de « pont » par rapport à la taille et à l'importance des tronçons de vol direct entre le deuxième et le troisième État. Dans les schémas qui suivent, la largeur des tronçons est

proportionnelle aux volumes de trafic et/ou de capacité des lignes aériennes. Les États A et C sont ceux des points d'origine/destination du trafic, l'État B constitue le « pont » et son transporteur est celui qui fait transiter le trafic par son pays ; les facteurs de prix et de préférence pour une compagnie aérienne donnée sont censés être neutres.

Dans la Figure 4.1-4, il est peu probable qu'un transporteur établi dans l'État B (BB) enlève suffisamment de trafic A-C aux transporteurs AA et CC pour que l'État A ou l'État C s'en préoccupe, tant que ses marchés et services AB et BC demeureront faibles par rapport aux services AC.

Dans la Figure 4.1-5, la faiblesse relative du trafic et des services A-C (dans les deux sens) renforce l'attrait de vols via l'État B avec le transporteur BB. Les États A et C devront peut-être attendre que le volume de trafic A-C justifie un service concurrent ou meilleur que le service offert via l'État B et son transporteur BB. Dans certaines circonstances, le mouvement du trafic qui transite par l'État B avec le transporteur BB peut stimuler le marché suffisamment pour encourager des services entre A et C par les compagnies aériennes respectives de ces États.

Un troisième cas peut se présenter. Supposons que les transporteurs des deux États A et B aient accès au trafic d'origine/destination AB. Supposons que la situation géographique de l'État A soit proche de l'extrémité d'un continent et que son transporteur n'ait pratiquement aucune occasion d'attirer du trafic transitant par son territoire, mais que grâce à la situation géographique de l'État B son transporteur puisse attirer du trafic transitant par son territoire à destination de nombreux pays situés « au-delà » de son territoire national. Ce trafic supplémentaire donne ainsi aux transporteurs de l'État B un net avantage pour la desserte du marché A-B.

Dans le cas représenté à la Figure 4.1-6, le transporteur AA pourrait tenter d'attirer du trafic qui transite par l'État B, mais non sans difficultés, car les passagers préfèrent généralement voyager avec un seul transporteur plutôt qu'avec correspondance intercompagnies. Bien qu'il soit peu probable que cela résolve toutes les difficultés, les États et les transporteurs adoptent de plus en plus des solutions relativement nouvelles telles que le partage de code, les arrangements de réservation de capacité ou l'exploitation d'un aéroport-pivot dans un second pays, solutions qui, si elles sont bien appliquées, peuvent améliorer la situation relativement désavantageuse de transporteurs qui ne servent pas de « ponts ». Les considérations géographiques étant immuables, ce problème et les efforts visant à le résoudre promettent de rester sur la scène réglementaire pendant un certain temps encore.

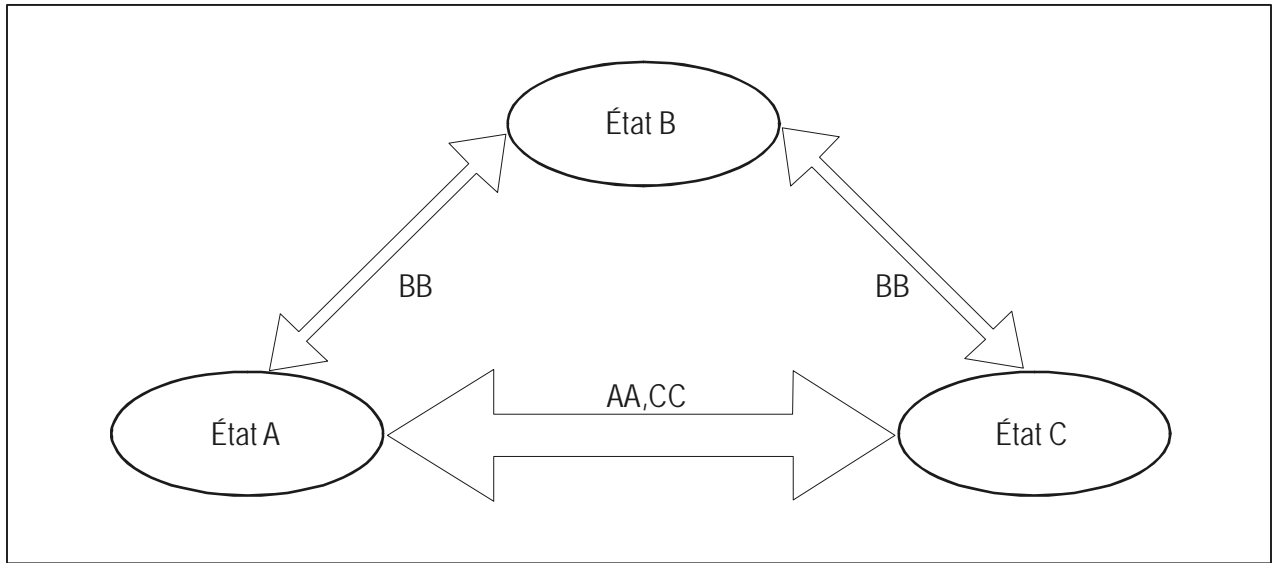


Figure 4.1-4

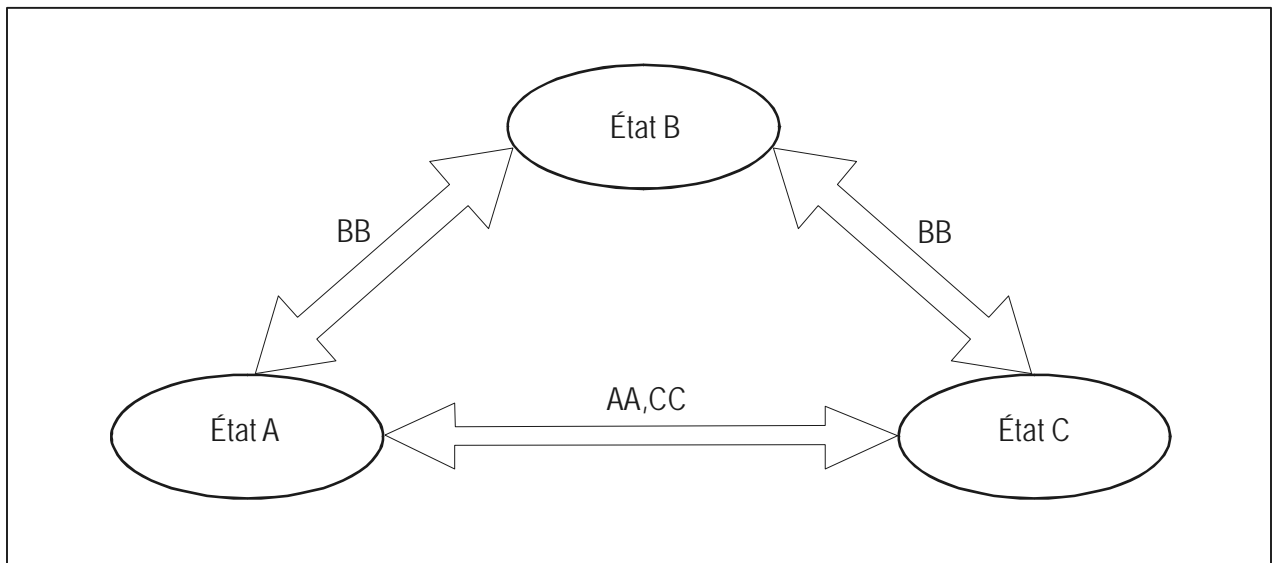


Figure 4.1-5

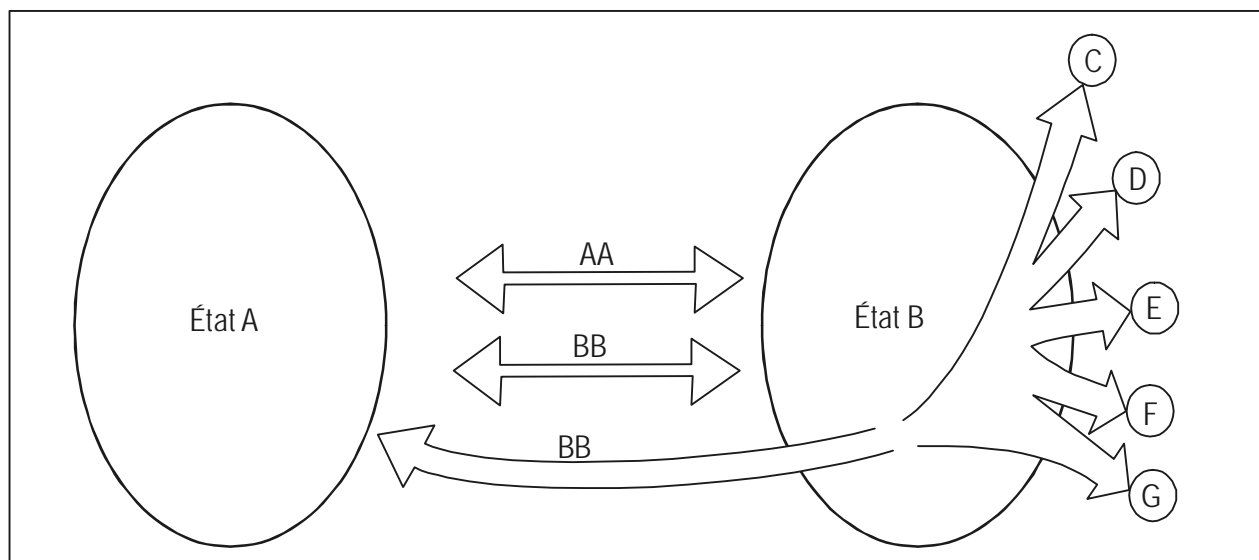


Figure 4.1-6

Chapitre 4.2

CAPACITÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

La capacité des transporteurs aériens est la mesure quantitative des services de transport aérien qu'un ou plusieurs transporteurs aériens offrent ou proposent d'offrir dans un marché de paire de villes ou de paire de pays ou sur une route. Elle peut être exprimée en termes de taille des aéronefs, de types d'aéronefs, de nombre de sièges et/ou d'espace pour le fret (en poids et/ou en volume), de fréquences ou de quelque combinaison de ces termes.

On entend par **réglementation de la capacité** toute méthode utilisée par les gouvernements, séparément ou conjointement, pour réglementer la capacité qui est ou peut être offerte.

Bien que la réglementation de la capacité intéresse les gouvernements aussi bien que les compagnies aériennes, elle pose aux uns et aux autres des problèmes différents, en fonction de leurs intérêts et préoccupations propres. La première section du présent chapitre décrit l'intervention des gouvernements dans la réglementation de la capacité des transporteurs aériens. La section suivante présente la question de la réglementation de la capacité du point de vue d'un transporteur aérien. Appliquée à un aéroport, la capacité est généralement mesurée en nombre de mouvements d'aéronefs (décollages et atterrissages) qui peuvent être effectués en sécurité sur cet aéroport au cours d'une période déterminée. La capacité d'un aéroport peut aussi être mesurée par le trafic de passagers ou de fret (exprimé en nombre de passagers ou de tonnes de fret par heure).

RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ PAR LES GOUVERNEMENTS

Normalement, les gouvernements réglementent la capacité des services aériens internationaux par la négociation et la mise en œuvre de leurs accords bilatéraux de transport aérien. Les États considèrent souvent le trafic international qui a son origine dans leur territoire comme un bien national et comme un article de commerce international qui doit s'échanger dans les meilleures

conditions possibles, en faisant intervenir des considérations de réciprocité des droits ou d'autres considérations. Dans les négociations bilatérales sur les services aériens, cette notion de « propriété du trafic » a permis aux États de prétendre à une part de la capacité qui soit proportionnelle à leur trafic national dans le marché et de traiter le trafic entre les États parties aux accords bilatéraux comme « leur appartenant ».

En général, les gouvernements nationaux considèrent la capacité dans un contexte plus large que ne le font les transporteurs aériens. La réglementation de la capacité fait donc inévitablement intervenir une vaste gamme d'intérêts nationaux qui transcendent l'économie du transport aérien. Lorsqu'ils prennent des décisions en matière de capacité, les gouvernements doivent tenir compte des objectifs de politique nationale (tels que la promotion du commerce international, du tourisme et du développement économique) et de leurs responsabilités générales vis-à-vis de l'intérêt public. Ils pourraient vouloir, par exemple, que soit offerte dans certaines régions ou sur certaines routes une capacité de transport de passagers et/ou de fret qui dépasse ce que les compagnies aériennes estiment justifié sur le plan économique.

Les compagnies aériennes nationales désignées pour assurer des services aériens internationaux sont souvent considérées comme des « instruments nationaux » ou des compagnies « du pavillon national », traitées à la fois comme des entreprises commerciales et comme des services publics. À ce titre, elles peuvent parfois être appelées à exercer leurs activités conformément aux impératifs de la politique étrangère ou de la politique commerciale générale de leur pays plutôt qu'en fonction des besoins d'un service aérien économiquement viable. Ainsi, bien qu'en général les États accordent une haute priorité aux intérêts de leurs compagnies nationales, ils doivent également tenir compte des exigences de leur industrie touristique et de leur commerce international en matière de capacité du transport aérien.

Les expressions suivantes sont communément utilisées en ce qui concerne la capacité des transporteurs aériens et sa réglementation :

- **coefficient de remplissage** : proportion de la capacité disponible, exprimée en pourcentage, qui est effectivement vendue et utilisée par des passagers et/ou du fret payants, sur un vol donné et un tronçon de vol donné ;
- **coefficient d'occupation passagers** ou **facteur sièges** : coefficient de remplissage appliqué uniquement à la capacité en passagers utilisée ;
- **coefficient de remplissage moyen** : moyenne des coefficients de remplissage réalisée sur une période, un vol, un tronçon de vol ou une route donnés ; dans un certain marché ; ou par un certain transporteur ;
- **coefficient de remplissage correspondant au seuil de rentabilité** : coefficient de remplissage auquel les recettes perçues sont égales au coût d'exploitation, une moyenne étant faite pour refléter les résultats sur une période spécifiée ;
- **capacité autorisée** : capacité, déterminée par un ou des États qui la réglementent, qui peut être exploitée sur un vol donné ou une route donnée, entre des paires de villes ou entre deux États ;
- **facteur ou formule de conversion** : utilisé pour établir des équivalences de capacité lorsque des aéronefs de capacités différentes sont utilisés et lorsque la fréquence sert d'unité de réglementation de la capacité par des États qui cherchent à maintenir un équilibre strict dans la capacité offerte par des compagnies aériennes en concurrence (par exemple deux B767 pourraient être considérés comme ayant la même capacité qu'un B747) ;
- **quota de capacité** : capacité que chaque compagnie aérienne est autorisée à offrir lorsque deux ou plusieurs compagnies aériennes désignées d'un État souhaitent utiliser la capacité autorisée.

Lorsqu'elles élaborent des politiques ou des positions en matière de capacité pour les négociations bilatérales sur les services aériens, ce qui implique habituellement la participation directe ou une contribution de leurs compagnies aériennes nationales, les autorités de réglementation du transport aérien ont à prendre trois décisions fondamentales :

- comment la capacité sera réglementée pour chaque type de service (régulier ou non régulier, passagers, fret, mixte, etc.) ;

- comment la capacité sera répartie entre les compagnies aériennes qui fournissent ces types de services ;
- comment les ajustements de capacité seront effectués.

Comme les politiques en matière de réglementation du transport aérien commercial varient (parfois beaucoup) d'un État à un autre, les attitudes et approches qu'adoptent les États à l'égard de la réglementation de la capacité diffèrent également. Au cours des cinq dernières décennies, les États ont mis au point de nombreux types de réglementation de capacité, dans le cadre de leurs relations bilatérales. Les méthodes utilisées se rangent cependant dans trois catégories fondamentales, pour lesquelles l'OACI a élaboré des clauses types destinées à orienter les États, qui peuvent les inclure dans leurs accords bilatéraux. Chaque clause type est suivie d'un ensemble de critères, d'objectifs connexes et de lignes directrices. (Voir Doc 9587, 1^{re} Partie, Section C.) Les trois catégories sont les suivantes :

- la **méthode de la détermination préalable**, selon laquelle la capacité doit être convenue avant le début de l'exploitation soit par les gouvernements ou leurs autorités aéronautiques, soit entre leurs compagnies aériennes désignées, sous réserve d'approbation gouvernementale ;
- la **méthode du type Bermudes I**, forme de contrôle de la capacité sur le modèle de celle que le Royaume-Uni et les États-Unis avaient négociée aux Bermudes en 1946, dans laquelle les gouvernements énoncent les principes que les compagnies aériennes désignées devront suivre en matière de capacité, tout en laissant à chacune la liberté de déterminer sa propre capacité, sous la seule réserve d'un examen *ex post facto* par les gouvernements au moyen de leur procédure de consultation ;
- la **méthode de la libre détermination**, qui permet que la capacité soit décidée par les transporteurs aériens sans contrôle gouvernemental, mais qui peut exiger que chaque partie élimine toutes formes de discrimination ou pratiques déloyales qui fausseraient la concurrence.

Dans la négociation bilatérale d'arrangements de réglementation de la capacité, des difficultés sont susceptibles de se produire entre États dont les politiques ou les points de vue diffèrent sur :

- l'interprétation des notions de « réciprocité » et de « chances égales et équitables » en matière d'exploitation ou de concurrence ; et/ou

- la nécessité d'une détermination préalable de la capacité et d'une coordination de la capacité entre transporteurs aériens ; et/ou
- les effets probables de l'accroissement ou de la réduction de la capacité (par exemple sur les coefficients de remplissage, les rendements et la qualité du service) ; et/ou
- la communication et la validité des données de trafic comme moyen de déterminer les besoins en capacité ; et/ou
- les considérations extra-aéronautiques qui interviennent dans les négociations sur la capacité (par exemple balance des échanges internationaux, développement des exportations, impératifs touristiques).

En pareil cas, les parties doivent transiger pour réduire ou surmonter leurs divergences de vues, ce qui aboutit souvent à des accords qui contiennent des combinaisons ou des variantes des trois méthodes fondamentales de réglementation de la capacité. Par exemple, certains accords sur la capacité conclus par des États après 1980 combinent des aspects de la détermination préalable avec les caractéristiques de flexibilité et d'ajustement rapide propres à la méthode de la libre détermination. Essentiellement, ces arrangements donnent aux transporteurs aériens la liberté de déterminer la capacité à l'intérieur de limites préalablement déterminées. Les méthodes employées consistent notamment à :

- accorder une approbation préalable pour des niveaux minimaux de service (par exemple quotidien) et des augmentations annuelles ou saisonnières des fréquences pour certains marchés de paires de villes ;
- autoriser un transporteur aérien à exploiter un pourcentage spécifié, par exemple 150 %, de la capacité exploitée par le ou les concurrents d'un autre État, ou une capacité égale à celle qui est offerte par le ou les concurrents, ou encore à exploiter la capacité attribuée à un autre transporteur qui ne l'utilise pas ;
- permettre que les compagnies aériennes de chaque État aient des parts de capacité différentes sur une route ou pour une paire de villes, par exemple 40 % pour l'une et 60 % pour l'autre ;
- employer des formules qui prévoient des augmentations spécifiées de la capacité, à condition qu'un certain coefficient de remplissage moyen soit atteint pendant une période spécifiée ;

- permettre que les transporteurs aériens déterminent la capacité, pourvu que les aéronefs utilisés ne dépassent pas une capacité spécifiée (par exemple 60 sièges).

Un problème majeur de la réglementation de la capacité concerne le trafic de cinquième liberté. Le droit de transporter du trafic de cinquième liberté est généralement considéré comme complémentaire de celui de transporter du trafic de troisième et de quatrième liberté, mais beaucoup de gens le considèrent en même temps comme essentiel pour la viabilité économique des services internationaux à escales multiples. Dans les négociations bilatérales, l'État qui accorde des droits de cinquième liberté se préoccupe fréquemment de l'effet que la capacité offerte par le ou les transporteurs de cinquième liberté de l'autre État pourrait avoir sur le trafic à destination et en provenance de l'État tiers qui peut être desservi par sa ou ses compagnies nationales sur une base de troisième et de quatrième liberté. Le problème provient aussi du fait qu'il est difficile de définir exactement à partir de quel point la capacité offerte par le ou les transporteurs de cinquième liberté devient si substantielle qu'elle n'est plus complémentaire et qu'elle a un effet négatif sur la part de trafic de troisième et de quatrième liberté du ou des transporteurs nationaux.

La réglementation de services réguliers et non réguliers dans les mêmes marchés a été longtemps un problème majeur pour certains États. Au cours des années 1960 et 1970, les services non réguliers se sont rapidement développés, au point de devenir suffisamment importants dans certains grands marchés (par exemple Europe et Atlantique Nord) pour concurrencer directement les services réguliers. Le fait qu'il n'existait pas de régime de capacité convenu pour les vols non réguliers inquiétait vivement certains gouvernements et transporteurs aériens réguliers. On faisait valoir que l'importante capacité alors offerte par les exploitants non réguliers avait ou pourrait avoir un effet négatif sur les transporteurs réguliers et qu'il fallait donc la soumettre à un contrôle plus strict. Pour régler le problème de manière à maintenir un équilibre raisonnable entre tous les intérêts en cause, les États ont élaboré plusieurs dispositifs réglementaires concernant l'autorisation de capacité concernant les services non réguliers, notamment :

- permettre un nombre fixé de vols par type (passagers, fret, mixte), par an ou par saison ;
- adopter des ratios directionnels pour des marchés donnés, par an ou par saison ;
- utiliser le critère de l'absence d'effet excessif sur les services réguliers, tout en préservant l'équilibre souhaité entre services réguliers et non réguliers ;

- permettre aux transporteurs aériens qui exploitent des services non réguliers d'assurer des vols uniquement ou essentiellement entre des points non desservis par des services réguliers ;
- permettre aux transporteurs aériens d'exploiter seulement certains types de vols non réguliers (par exemple fret, vols affrétés pour voyages à forfait) ;
- limiter la capacité des vols non réguliers à un pourcentage fixé (par exemple 20 %) des vols des services réguliers.

À mesure que la libéralisation progresse, et sachant que les services réguliers et non réguliers desservent en général des marchés distincts, la capacité des services non réguliers n'est plus guère une question d'importance dans le contexte de la réglementation. De plus, la distinction entre les deux types de services, dans une perspective réglementaire, s'est estompée dans certains marchés.

LA CAPACITÉ DANS L'OPTIQUE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Pour les transporteurs aériens, la capacité revêt une importance vitale dans une perspective opérationnelle et financière, en raison surtout de la nature de l'activité commerciale du transport aérien, dont l'économie d'exploitation comporte plusieurs caractéristiques distinctives :

- les moyens de production utilisés (aéronefs de transport commercial) sont très coûteux et ils doivent être utilisés efficacement pour générer suffisamment de recettes pour couvrir cet investissement ;
- le produit offert (sièges passagers et espace pour le fret) est périssable (même s'il est, en un certain sens, renouvelable) et, à la différence des produits manufacturés, il ne peut être stocké, car une fois qu'un aéronef quitte l'aéroport, les sièges ou l'espace ne peuvent plus être vendus et sont donc perdus ;
- la clientèle desservie (passagers et expéditeurs de fret) est sensible aux horaires et aux prix et elle a des exigences différentes en matière de services.

La réussite financière d'un transporteur aérien sera donc fonction, dans une large mesure, de l'efficacité avec laquelle il utilise son matériel volant et fait correspondre la capacité à la demande.

Dans la mesure du possible, les transporteurs aériens cherchent à faire correspondre la capacité à la demande de trafic de manière à maximiser les bénéfices et à réduire le plus possible la capacité inutilisée sur chaque vol. Cela est relativement facile dans le cas d'exploitants de vols non réguliers, la capacité totale de l'aéronef (ou du moins la majeure partie) étant habituellement vendue (ou réservée par contrat) assez longtemps avant le vol. Par contre, cela peut être très difficile dans le cas des transporteurs aériens réguliers, pour les raisons suivantes :

- un service régulier doit par définition assurer des vols régulièrement et est en général appelé à le faire selon l'horaire publié, quelle que soit la proportion de la capacité qui a été vendue ;
- il est normalement nécessaire d'offrir une capacité suffisante pour tenir compte du trafic qui va se présenter (habituellement des passagers qui apportent un meilleur rendement), avec des sièges qui peuvent être réservés peu de temps avant le départ ou jusqu'au départ ;
- dans le cas de service à escales multiples, il peut être nécessaire de garder des sièges ou de l'espace pour le trafic à embarquer en cours de route ;
- bien que la demande de trafic puisse varier selon le sens des déplacements et le moment de la journée, les contraintes opérationnelles peuvent imposer l'utilisation d'un même type d'aéronef (avec une capacité fixe) pour tous les vols, dans les deux sens ;
- alors que la demande pour un service donné évolue souvent progressivement à la hausse ou à la baisse, sans que les variations soient nécessairement concentrées sur une journée ou une heure déterminée, il n'est pas possible d'ajouter ou d'enlever de la capacité par petites quantités, mais seulement par aéronefs entiers.

Pour ces raisons, les transporteurs aériens réguliers offrent généralement en moyenne une capacité supérieure au trafic réel (par exemple le coefficient d'occupation passagers moyen des services internationaux réguliers dans le monde a été de 70 % en 2001).

Chacun des transporteurs aériens se fonde sur son expérience, ses meilleures estimations de la demande future et d'autres techniques pour déterminer la capacité à offrir sur une route ou dans un marché donné. Toutefois, il peut être difficile de programmer la capacité qui convient car c'est un processus

régi ou compliqué par de nombreux facteurs qui ne relèvent pas du transporteur aérien.

Un important facteur est le régime réglementaire auquel ce transporteur est soumis, dont certains aspects peuvent restreindre sa liberté d'action. Par exemple, il peut être tenu de s'entendre avec son ou ses concurrents sur la capacité à offrir le long d'une route. Inversement, il peut être interdit à des concurrents de s'entendre sur la capacité à offrir. Les augmentations de capacité souhaitées pourraient aussi être soumises à l'approbation gouvernementale et/ou à celle des concurrents.

Un autre facteur important est la nature de la demande de services aériens internationaux réguliers. La demande de trafic peut être influencée par de nombreux facteurs, dont beaucoup sont liés entre eux et dont certains sont soumis à des contraintes réglementaires, en ce qui concerne par exemple :

- le prix (alors qu'un tarif trop élevé peut avoir un effet dissuasif sur les usagers, un tarif bas peut donner un coefficient de remplissage plus élevé mais des rendements plus faibles) ;
- la fréquence (un service fréquent offrant davantage de choix pourrait attirer plus d'usagers mais n'être pas économiquement viable sur une route à faible volume de trafic) ;
- la structure des routes (entre les deux mêmes villes, un service avec escales multiples est moins attrayant qu'un service sans escale) ;
- le passage par un aéroport-pivot (le changement d'avion nécessaire en cours de route réduit l'attrait du service, tandis qu'une plus grande fréquence l'accroît généralement) ;
- le type d'aéronef (en général, les passagers optent plutôt pour un avion gros-porteur, et ils optent pour un avion à réaction de préférence à un avion à hélices) ;
- la saison (les voyageurs sont généralement plus nombreux en été, mais les destinations soleil sont attirantes en hiver ; il peut y avoir plus de fret à expédier avant une fête importante ; les périodes de vacances produisent plus de passagers) ;
- la situation de l'économie de chaque État intéressé et/ou de l'économie régionale ou mondiale (la demande baisse en période de récession) ;

- la situation en matière de sûreté dans l'État de destination, qui peut, si elle est mauvaise, réduire la demande ;
- les préoccupations de sûreté des vols d'une manière générale.

Un troisième facteur concerne les mesures que les transporteurs en concurrence dans un même marché prennent ou pourraient prendre en matière de capacité et de prix. Dans un marché concurrentiel, la capacité devient pour un transporteur aérien un moyen essentiel de conserver sa part du marché. Lorsqu'il est permis à des transporteurs en concurrence de décider indépendamment de la capacité et des tarifs, ils auront tendance sous les pressions de la concurrence, à chercher chacun à mettre en ligne plus de capacité que l'autre, ou une capacité égale, de manière à maximiser ou maintenir sa part du trafic. Cela risque d'entraîner une situation d'excédent de capacité. Du strict point de vue de la compagnie aérienne, il peut être considéré qu'il n'existe pas de capacité excessive sur le plan économique si elle peut réaliser suffisamment de recettes pour couvrir ses coûts, même avec un coefficient de remplissage faible, de l'ordre de 50 %. Pour les transporteurs aériens individuellement, une offre excessive signifie un gaspillage de produit (sièges ou espace inutilisés) et elle a tendance à faire baisser les prix, d'où une baisse de rendement et des pertes financières. Inversement, une capacité insuffisante peut détourner des passagers et des expéditeurs, et faire perdre des ventes potentielles.

D'autres facteurs encore sont susceptibles d'avoir des incidences sur la relation entre l'offre et la demande, notamment l'existence de capacité disponible sous la forme d'itinéraires indirects entre les États considérés (par exemple services fournis par des exploitants de cinquième ou de « sixième » liberté) ou de vols affrétés et, dans certains cas, d'autres moyens de transport tels que des trains à grande vitesse.

En outre, il est difficile pour les transporteurs aériens de moduler la capacité en fonction de la demande à cause des délais de livraison à prévoir normalement pour l'acquisition de nouveaux avions (autrement dit, de nouvelle capacité). Les transporteurs commandent habituellement des avions supplémentaires sur la base de leurs prévisions de la demande future et ils étalent les livraisons sur plusieurs années. Comme l'évolution de la demande est étroitement liée à l'état des économies nationales, et collectivement à la situation économique mondiale qui influence les prévisions de trafic des compagnies aériennes, les transporteurs ont tendance à passer leurs commandes lorsque l'économie est en croissance ou à un sommet. Pourtant, le fonctionnement de l'économie étant généralement cyclique et parfois imprévisible, il peut arriver que, lorsque les transporteurs pourront mettre en ligne la

capacité nouvelle quelques années plus tard, l'économie soit dans le marasme ou au creux d'un cycle et que la demande de trafic se soit effondrée. Pour atténuer les conséquences de telles situations, les transporteurs ont de plus en plus tendance à moduler leur capacité en louant des avions, en retardant les prises de livraison ou même en annulant des commandes.

Ces caractéristiques de l'industrie font que les transporteurs aériens ont généralement trois façons d'agir en matière de capacité. En premier lieu, ils participent à l'élaboration des politiques et décisions gouvernementales relatives à la réglementation de la capacité ou cherchent à l'influencer, de manière à créer un contexte réglementaire favorable et à assurer la prise en compte de leurs intérêts. Ils participent aussi généralement au processus de consultation bilatérale concernant les arrangements de capacité et comptent souvent sur l'aide gouvernementale pour résoudre les problèmes de capacité ou régler les différends qu'ils ne peuvent résoudre par eux-mêmes.

En deuxième lieu, afin d'optimiser leurs résultats d'exploitation, les transporteurs aériens cherchent individuellement à accroître l'utilisation de la capacité de leurs aéronefs par divers moyens :

- meilleure planification du parc aérien, fondée sur des prévisions de trafic plus précises, afin que la capacité corresponde mieux à la demande ;
- horaires mieux conçus, par exemple en effectuant les vols autant que possible aux heures qui ont la préférence des usagers, en réduisant le temps passé au sol aux postes d'arrivée et de départ ou en maximisant d'autres façons l'utilisation des avions ;
- l'adaptation de la **configuration des aéronefs**, c'est-à-dire de l'agencement des sièges ou de l'espace réservé au fret afin de mieux répondre aux exigences actuellement perçues du marché ; ainsi, un avion de passagers peut être aménagé de manière à offrir **plusieurs classes de sièges** (par exemple première classe et/ou classe affaires, et classe économique), ou une **classe unique de sièges** (par exemple entièrement en classe affaires ou en classe économique) ;

Une optimisation des résultats d'exploitation peut être recherchée aussi en recourant au **yield management**, méthode de **gestion de la recette unitaire** largement utilisée pour la gestion des stocks, qui comporte l'attribution et l'adaptation constante de l'offre de sièges pour la réservation dans

chacune des nombreuses catégories de réservation (types de tarifs, par exemple tarif économique normal, divers billets à prix réduit, billets gratuits dans le cadre de programmes de fidélisation) et combinaisons d'origine/destination, de façons calculées de manière à maximiser la recette pour chaque tronçon de vol aux tarifs offerts. La gestion des recettes ajoute une coordination étroite et constante entre les gestionnaires des prix, qui créent les tarifs, et les gestionnaires de la recette unitaire.

Un autre moyen utilisé pour optimiser les résultats d'exploitation est la **surréservation**, qui consiste à accepter un nombre de réservations supérieur à la capacité en sièges réellement disponible dans une ou plusieurs classes sur un tronçon de vol donné, généralement en fixant certaines limites au nombre de sièges en surréservation, dans l'idée qu'il y aura un nombre suffisant d'annulations ou de passagers défaillants avant le moment du départ pour éviter ou réduire au minimum les refus d'embarquement, avec les frais d'indemnisation de passagers y afférents. Lorsque le refus d'embarquement est sur le point de se produire, le transporteur recherchera généralement des volontaires qui acceptent de renoncer à leur siège moyennant compensation (telle qu'un voyage gratuit ultérieur) et la réservation sur un prochain vol, généralement du même transporteur. Une autre possibilité encore est que le transporteur réduise la surréservation ou ne l'utilise pas, mais emploie des **listes de passagers en attente à qui, les sièges de passagers qui ne se sont pas présentés à l'embarquement pourront être attribués, peu avant le départ**. Les coûts pourront ainsi être réduits, les passagers sur liste d'attente n'ayant pas droit à une indemnisation, mais cela pourrait impliquer d'avoir à s'assurer que les bagages enregistrés du passager sur liste d'attente seront bien chargés à bord, mais ne le seront que si le passager est admis et s'embarque effectivement.

En troisième lieu, les transporteurs aériens coordonnent entre eux, lorsque cela leur est permis, la capacité et les tarifs sur les routes qu'ils exploitent, de manière à éviter une offre de capacité excessive et une concurrence destructrice, ou pour retirer des avantages de leur alliance. Certains transporteurs aériens concluent aussi des **arrangements de pool ou arrangements de mise en commun**, arrangements commerciaux qui peuvent impliquer une entente sur la capacité et les conditions d'exploitation, et le partage entre les parties d'un ou plusieurs éléments du trafic, des fréquences, de l'équipement, des recettes et des coûts. Bien que des gouvernements l'aient entérinée et parfois imposée, cette méthode a maintenant perdu de son importance pour la réglementation de la capacité et il y a un nombre grandissant de marchés où elle n'est pas autorisée.

Chapitre 4.3

TARIFS DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Les tarifs des transporteurs aériens sont l'un des trois éléments majeurs de la réglementation du transport aérien international (les deux autres étant l'accès au marché et la capacité), même si leur importance en matière réglementaire s'est progressivement réduite avec la tendance générale à la libéralisation du transport aérien.

L'OACI, qui a accompli des travaux approfondis sur les tarifs, a élaboré à ce sujet des éléments d'orientation qui figurent dans la Partie 4 (Tarifs du transport aérien international de passagers et de fret) du Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*.

Le présent chapitre énumère certaines des raisons pour lesquelles les États réglementent les tarifs, définit le terme « tarif », donne des renseignements sur divers types de tarifs et leurs caractéristiques, y compris certains termes et expressions utilisés par l'industrie du transport aérien, décrit les méthodes d'établissement des tarifs ainsi que les mécanismes de réglementation internationaux et nationaux, et expose certaines questions clés en matière tarifaire.

POURQUOI LES ÉTATS RÉGLEMENTENT LES TARIFS

Les raisons pour lesquelles un État réglemente les tarifs internationaux sont notamment les suivantes :

- faire en sorte que son ou ses transporteurs aériens nationaux disposent d'une chance équitable de livrer concurrence dans la fourniture de services aériens internationaux ;
- appuyer des buts et objectifs nationaux pertinents, tels que la promotion du tourisme et du commerce internationaux ;

- promouvoir la concurrence dans le transport aérien international, par exemple en recherchant des formules assez souples pour donner aux transporteurs aériens la possibilité d'utiliser les tarifs de leur choix ;
- répondre aux besoins des usagers du transport aérien international.

Les types de régimes tarifaires que les États ont élaborés reflètent à la fois leurs raisons de réglementer les tarifs et le fait que, souvent, ces raisons ne sont pas partagées par tous les États concernés. Ainsi, plusieurs régimes tarifaires représentent des compromis traduisant les diverses raisons qu'ont les États de réglementer les tarifs aériens internationaux.

Cette situation, combinée aux efforts des transporteurs aériens pour utiliser des tarifs qui correspondent à différents marchés et différents secteurs d'un même marché, a abouti à un système complexe de tarifs aériens internationaux, décrit en détail dans les sections qui suivent.

DÉFINITION DU TARIF

Dans une perspective réglementaire, l'importance de la façon dont un tarif est défini réside dans les aspects de la tarification qui sont inclus (et qui sont donc soumis aux régimes international et national applicables) et ceux qui sont, en fait, laissés aux pratiques commerciales des transporteurs aériens. La définition d'un tarif par un État reflètera donc la mesure dans laquelle cet État souhaite réglementer cet aspect du transport aérien international. Les États qui tiennent à contrôler tous les aspects des tarifs emploieront une définition large et englobante. Ceux qui veulent libéraliser la tarification des transporteurs aériens emploieront une définition plus limitée.

On entend par **tarif** : 1) le prix à percevoir pour le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises

(à l'exclusion du courrier), y compris, le cas échéant, tout autre mode de transport en liaison avec le transport aérien que facturent les compagnies aériennes, ainsi que les conditions qui régissent sa disponibilité et son utilisation ; et, dans certains États, 2) le document (dit aussi **dépôt de tarif**) qui contient les prix et conditions déposés par un transporteur ou son agent (par voie électronique ou sur papier) auprès des autorités de réglementation compétentes.

Un **tarif international** s'applique au transport entre deux ou plusieurs États (et englobe aussi tout tronçon intérieur d'un voyage international) ; un **tarif intérieur** s'applique au transport entre deux ou plusieurs points d'un même État. Le tarif international entre le Canada et les États-Unis est appelé spécifiquement **tarif transfrontalier**.

Les tarifs internationaux aussi bien que les tarifs intérieurs sont divisés en deux catégories, sur la base de ce qui est transporté. D'une manière générale, on distingue les **tarifs passagers** et les **tarifs de fret**. Le terme tarif s'applique aussi au prix de l'affrètement d'un aéronef entier ou d'une partie d'aéronef (s'il s'agit de services réguliers, on parle de « réservation de capacité »).

La définition OACI d'un tarif international (voir le Doc 9587, Partie 4) a été établie surtout en fonction des services réguliers et de manière à englober tous les aspects pertinents, tout en écartant les éléments d'incertitude quant à ce qui est inclus dans le terme « tarif ». Cette définition comprend la **règle tarifaire** ou **condition tarifaire** — restriction ou condition exprimée qui régit l'applicabilité du tarif ou du prix du transport.

Il existe deux types de règles tarifaires. Les **règles générales** sont celles qui sont applicables à de nombreux types différents de tarifs, par exemple règles de construction des tarifs passagers et tarifs de fret, règles de conversion monétaire, procédures de remboursement et de réclamation, conditions de service, franchises de bagages et suppléments pour excédents, conditions de réservation/d'émission des billets, règles applicables aux réductions et à l'indemnisation pour refus d'embarquement. Chaque dépôt de tarif fera mention des règles générales qui s'y appliquent. Les **règles particulières** sont celles qui sont associées à chaque tarif passagers ou tarif de fret ou celles qui l'emportent sur les règles générales pour un certain tarif passagers ou tarif de fret. En ce qui concerne les tarifs passagers, des règles particulières régissent notamment des éléments tels que : réservation/billetterie, durée de séjour (maximale et minimale), arrêts intermédiaires, correspondances, combinaison de tarifs, modification de réservation/d'itinéraire et annulation (remboursement le cas échéant).

Dans certains cas, les règles générales contiennent des **conditions de transport** — conditions et modalités établies par un transporteur aérien en ce qui concerne le transport qu'il effectue. Les conditions de transport sont intégrées par renvoi dans les **conditions du contrat** — conditions et modalités qui figurent sur les documents de voyage (**billet de passage** ou **lettre de transport aérien** du fret). Ces deux types de conditions énoncent les divers avantages et restrictions associés au service de transport aérien fourni. Ces avantages et restrictions, en plus du prix, constituent un **contrat de transport** entre le transporteur aérien et l'utilisateur. Les termes **consignataire** — personne ou entité désignée pour recevoir l'expédition (le destinataire), et **consignateur** — celui qui désigne la personne ou l'entité à qui les marchandises doivent être envoyées (en général l'expéditeur) sont souvent associés à l'usage d'une lettre de transport aérien.

La définition OACI du « tarif » comprend aussi : les **commissions** ou **commissions standard** — un niveau public fixé de rémunération payée par une compagnie aérienne à des intermédiaires tels que les agents de voyages et les transitaires/groupeurs de fret, et les conditions qui régissent l'applicabilité du paiement de la commission ; les avantages significatifs qui peuvent être offerts à des usagers, tels que les réductions sur tarifs hôteliers ou tarifs de location de voitures ; les **programmes de fidélisation**, dont les adhérents ont droit à des voyages gratuits ou à tarif réduit, ou à d'autres avantages liés aux parcours effectués sur certaines lignes aérienne ou à l'achat de certains produits et services ; et les **tarifs visite (d'un autre pays)**, type de tarif intérieur ou international qui n'est pas disponible dans le pays ou la région visitée et qui est vendu seulement à l'étranger, en liaison avec un transport international.

TYPES DE TARIFS ET LEURS CARACTÉRISTIQUES

À la différence des modes de transport de surface (tels que le chemin de fer ou le bateau), le transport aérien international a développé, pour diverses raisons, un large éventail de tarifs. Cette diversité peut résulter, par exemple, d'efforts des compagnies aériennes pour adapter les tarifs à différents marchés ou à différents segments d'un même marché. La disparité de prix entre transporteurs aériens peut refléter le degré de concurrence et la force relative des transporteurs aériens sur le marché, laquelle peut dépendre de l'étendue du réseau de chaque transporteur, de ses horaires de vol et de ses fréquences, de sa pénétration du marché, de ses niveaux de clientèle et de desserte, etc. Les prix qui maximisent les

recettes pourraient donc n'être pas les mêmes pour chaque compagnie aérienne. De plus, les raisons qu'ont les États de réglementer les tarifs, et les différents régimes tarifaires mis en place en conséquence, ont compliqué plus encore la situation en matière de tarifs aériens internationaux.

Tarifs passagers

Dans la perspective de la tarification des transporteurs aériens, il existe, en gros, deux types de tarifs passagers — publiés et non publiés. Un **tarif publié** ou **tarif public** est un tarif passagers affiché et distribué publiquement, et déposé s'il y a lieu auprès d'un gouvernement ou de gouvernements pour approbation. Un **tarif non publié** ou **tarif privé** (parfois appelé aussi **tarif de marché** ou **prix hors tarif**) est un tarif passagers qui n'est ni distribué publiquement, ni soumis à une approbation gouvernementale. Cinq principaux critères, entre lesquels peuvent exister des chevauchements, permettent d'établir des distinctions dans les tarifs publiés.

En premier lieu, une distinction est établie selon la façon dont les tarifs publiés sont établis. Un **tarif passagers IATA** est un tarif publié établi par les conférences de trafic de l'Association du transport aérien international (IATA), tandis que l'expression **tarif non-IATA** s'entend de tout tarif publié autre qu'un tarif IATA. Un tarif non-IATA peut être un **tarif passagers bilatéral/multilatéral** déterminé collectivement par voie de consultation tarifaire bilatérale ou régionale entre deux compagnies aériennes ou plus, un **tarif établi par ordre gouvernemental** ou encore ce que l'on appelle un **tarif transporteur**, déterminé soit individuellement sur la base du jugement de chaque compagnie aérienne, soit conjointement par un groupe de compagnies aériennes alliées. L'usage des tarifs transporteur a progressé rapidement ces dernières années du fait de la libéralisation. Le terme **tarif convenu** ou **accord tarifaire** peut s'appliquer aussi bien à un tarif passagers IATA qu'à un tarif passagers bilatéral/multilatéral.

En deuxième lieu, les tarifs publiés peuvent être classés sur la base du nombre de transporteurs aériens qui interviennent dans l'acheminement du passager. Un **tarif intercompagnies** ou **tarif conjoint** est un tarif passagers qui s'applique au transport par plusieurs transporteurs et qui est publié comme un prix unique, tandis que le terme **tarif intracompanie**, dit aussi **tarif sur réseau** ou **tarif local** s'applique au transport par un seul transporteur aérien. Le terme **intercompagnies** est appliqué au transport par plus d'un transporteur (voir aussi la section sur les questions clés en matière tarifaire). Tous les tarifs IATA, la plupart des tarifs bilatéraux/multilatéraux et des tarifs établis par ordre gouvernemental, et certains tarifs de transporteur (par exemple tarifs

de partenaires d'une alliance), sont des tarifs intercompagnies, quoique dans une mesure variable. La plupart des tarifs transporteur sont des tarifs sur réseau.

En troisième lieu, une distinction s'établit dans les tarifs publiés pour ce qui est de la spécification d'un **tarif direct** (*through fare*) — **tarif total du point d'origine au point de destination**. En général, les compagnies aériennes spécifient des tarifs directs entre un nombre limité de paires de villes qui sont des points d'accès. Le montant de chaque **tarif spécifié de la sorte** — **tarif direct spécifiquement offert soit comme tarif aller simple, soit comme tarif aller-retour**, est différent selon le point d'origine où commence le voyage du passager. Les tarifs directs pour d'autres paires de villes sont construits en combinant un tarif spécifié et un **montant ajouté** (*add-on*), dit aussi **montant arbitraire** ou **tarif proportionnel** ; les montants ajoutés sont des montants spécifiques utilisés uniquement pour la construction de tarifs directs non spécifiés qui seront affichés et offerts. Par exemple, on construit des tarifs passagers normaux Tokyo–Montréal via Vancouver en combinant un tarif normal spécifié Tokyo–Vancouver et un montant ajouté applicable de Vancouver à Montréal. Ces tarifs directs non spécifiés qui sont établis en utilisant des montants ajoutés sont appelés **tarifs construits**. Lorsqu'il n'existe ni tarifs spécifiés ni montants ajoutés applicables pour créer des tarifs construits du point d'origine au point de destination, il est possible de construire des tarifs directs selon les règles de construction tarifaire en appliquant le **principe de la combinaison la plus basse** de tarifs spécifiés distincts ou d'un ou plusieurs tarifs spécifiés avec un ou plusieurs tarifs intérieurs applicables en passant par un ou plusieurs points intermédiaires inscrits sur le billet.

En quatrième lieu, une distinction peut être établie sur la base de la méthode de contrôle de l'itinéraire. Un **tarif aérien basé sur le kilométrage** est un tarif de trajet direct régi par le principe du kilométrage dans le calcul du montant du tarif direct applicable pour un voyage indirect. Selon le **principe du kilométrage**, on compare l'itinéraire réel du passager ou somme du **kilométrage des points inscrits (TPM)**, c'est-à-dire le kilométrage le plus court entre chaque tronçon, au **kilométrage maximal autorisé (MPM)** comparable du point d'origine à la destination, qui équivaut en général à 120 % du kilométrage le plus court. Si la somme des TPM est inférieure au MPM du point d'origine à la destination, le tarif de trajet direct est utilisé. Si la somme des TPM dépasse le MPM, une grille de pourcentages allant de 5 % à 25 % est utilisée pour calculer un supplément à ajouter au tarif du trajet direct. Par contre, un **tarif basé sur l'itinéraire** (*routing fare*) ou **tarif à facteur unique** est un tarif de trajet direct régi par l'itinéraire spécifié sous forme schématique ou linéaire, indépendamment du principe du kilométrage. Pour autant que l'itinéraire du

passager corresponde à l'acheminement spécifié, un tarif de trajet direct peut être employé.

En cinquième lieu, on distingue deux catégories générales de tarifs publiés — normaux et spéciaux — sur la base de l'offre de certains avantages et du mode d'établissement des prix. Un **tarif normal** est un tarif intégralement souple établi pour un service de première classe, de classe affaires (intermédiaire) ou de classe économique (coach, ou parfois premium economy), qui permet un maximum de flexibilité en ce qui concerne la réservation/l'émission du billet, la durée de séjour, les arrêts intermédiaires, les correspondances, la combinaison de tarifs, la modification d'horaire ou d'itinéraire, l'annulation, etc. Dans certains marchés, un **tarif normal à contraintes** ou **tarif normal de point à point** conserve la plupart des caractéristiques historiquement associées aux tarifs normaux mais comporte certaines restrictions, par exemple sur la possibilité de correspondances intercompagnies. Un tarif passagers normal est considéré comme **tarif non restrictif** (bundled fare), qui inclut, moyennant un prix unique, toutes les facilités essentielles pour le passager, tandis qu'un tarif normal à contraintes est considéré comme un **tarif restrictif** (unbundled fare), basé sur la fourniture du voyage de point à point seulement, avec des frais additionnels pour des facilités telles que les arrêts intermédiaires et les correspondances.

Tout tarif autre qu'un tarif normal est un **tarif spécial**. Il existe deux types de tarifs spéciaux — non promotionnels et promotionnels. Un **tarif spécial de type non promotionnel** est un tarif réduit dont l'offre est limitée à des personnes possédant des caractéristiques personnelles spécifiées, telles que : étudiant, jeune, enfant, conjoint, famille, senior, personne handicapée, fonctionnaire, militaire, marin, électeur, travailleur, réfugié, émigrant, agent de voyage, employé de compagnie aérienne ou pèlerin, dont certaines ont été établies par ordre gouvernemental. Les tarifs liés à un certain statut sont ciblés seulement sur des groupes de population étroits, ce qui permet aux compagnies aériennes de limiter efficacement le nombre de passagers qui auraient payé auparavant des tarifs plus élevés. Par contre, un **tarif spécial de type promotionnel** est un tarif réduit disponible pour quiconque remplit les conditions de réservation/émission du billet, durée de séjour, annulation, etc. Les restrictions dont sont assortis les plus bas tarifs servent de « barrières » pour limiter la dilution des revenus par rapport aux tarifs plus élevés. Les exemples types sont notamment :

- le **tarif excursion**, qui est habituellement le tarif spécial le plus élevé et le plus souple, mais qui est assorti de certaines conditions de voyage telles que des restrictions portant sur la durée de séjour et les arrêts intermédiaires ;
- le **tarif excursion spécial** (ou **tarif avec achat immédiat, tarif excursion public, tarif PEX**) — tarif spécial plus bas, mais assorti de conditions plus contraignantes, qu'un tarif excursion en ce qui concerne la réservation, l'émission du billet, la durée du séjour, les arrêts intermédiaires, la modification d'horaire ou d'itinéraire, l'annulation, etc. ;
- le **tarif excursion avec achat anticipé (tarif APEX)** — tarif spécial assorti de la condition que le passager fasse la réservation et paie le billet dans un délai déterminé avant le début du voyage, en plus de conditions semblables à celles d'un tarif PEX ;
- le **tarif de voyage à forfait en groupe (GIT)** — tarif spécial utilisé par les agences de voyage pour des groupes d'une taille minimale spécifiée constitués de passagers qui ont acheté un voyage à forfait ;
- le **tarif de voyage à forfait individuel (IIT)** — tarif spécial utilisé par les agences de voyage dans le cadre de voyages à forfait de passagers individuels.

Sur de nombreux marchés, les compagnies aériennes appliquent une **tarification liée à la charge de pointe** dans le cadre de voyages à forfait — tarification calculée de manière à lisser les fluctuations de la demande qui entraînent des heures/jours de pointe. Le niveau et la disponibilité de tarifs spéciaux, en particulier les plus bas, peuvent avoir deux ou plusieurs variations saisonnières, dites **saisonnalités**, sur la base de l'époque de l'année. Certains tarifs normaux ou spéciaux varient aussi selon le jour de la semaine où le voyage commence. Des compagnies aériennes élaborent aussi une **structure tarifaire « sell-up »** qui comporte, en plus des tarifs normaux, une série échelonnée de tarifs spéciaux à contraintes assortis d'un contrôle de capacité. Les tarifs sont répartis en catégories de réservation dans une perspective de gestion du stock : en général, plus le tarif est bas et plus les conditions tarifaires sont restrictives. Une fois remplie la capacité limitée qui est attribuée aux tarifs plus bas, assortis de plus de contraintes, il n'est offert aux passagers que des tarifs plus élevés, comportant moins de contraintes. Ce processus dynamique d'attribution des sièges relève du système le plus récent de gestion de la recette unitaire ou tarification en temps réel (*yield management*), qui vise à maximiser les recettes en évitant d'attribuer à des passagers qui achètent des billets aux tarifs spéciaux avantageux (vacanciers principalement) des sièges que pourraient occuper des passagers (voyageant pour affaires principalement) qui achètent leur billet aux tarifs normaux, plus élevés (voir le Chapitre 4.2).

Les tarifs publiés sont diffusés sur papier dans des manuels et publications tarifaires, et plus largement sous forme électronique, au moyen des systèmes informatisés de réservation (SIR) et des sites web sur Internet. À cette fin, la plupart des compagnies aériennes utilisent les systèmes électroniques opérés par l'ATPCO (Airline Tariff Publishing Company) ou SITA (anciennement Société internationale de télécommunications aéronautiques), qui recueillent auprès des compagnies aériennes les informations concernant les tarifs publiés et les diffusent aux SIR et aux éditeurs de tarifs, et dans certains cas, les soumettent aux gouvernements en qualité d'agent de dépôt. Les billets aux tarifs publiés sont ensuite vendus aux passagers, directement par voie électronique ou indirectement par l'intermédiaire d'agences de voyage (y compris les sites web de tiers) aux mêmes prix, où que ce soit et par qui que ce soit. Les agents de voyage recevront de la compagnie aérienne des commissions standard sur les tarifs publiés, quoique certaines compagnies aériennes aient supprimé les commissions soit entièrement, soit pour les ventes sur réseau.

À la différence d'un tarif publié, un tarif non publié comporte une limitation de sa distribution et son utilisation, sur la base d'une négociation spéciale ou de la conclusion d'un contrat entre une compagnie aérienne et un agent de voyage (terme comprenant le **consolidateur** — *intermédiaire qui achète des blocs de sièges d'une compagnie aérienne et les revend à des agences détaillantes*, et le **grossiste** — *intermédiaire qui coordonne les voyages aériens et le contenu à terre et vend des forfaits principalement à d'autres agents de voyages*), un fournisseur de services de réservation électronique, ce qui comprend les sites web sur Internet, ou une autre entité telle qu'une compagnie ou une organisation.

La plupart des tarifs non publiés entrent dans la catégorie des **tarifs négociés** — *tarifs non publiés qui sont offerts sélectivement à des clients et qui comprennent généralement trois couches de montants tarifaires reliés — tarif brut, tarif net et tarif à la vente*. Un **tarif brut** est le montant intégral d'un tarif publié, qui figure souvent sur le coupon remis au passager du billet proprement dit. Un **tarif net** ou **net départ** (*starting net*) est un montant qu'une compagnie aérienne facture à un agent de voyage contractant ou une autre entité, à l'exclusion de toute commission payée comme **marge arrière**, après analyse du compte rendu des ventes. Le tarif net prend diverses formes, depuis un certain tarif forfaitaire jusqu'au tarif obtenu par déduction d'un rabais d'un montant fixé (dit *knock-off value*) ou d'un pourcentage de rabais sur les tarifs bruts. Il est aussi habituel que les compagnies aériennes paient une **surprime** — *montant qui vient s'ajouter à la commission en fonction du parcours, du volume de ventes, etc.*, comme bonus incitatif supplémentaire. Le *montant qui revient à la compagnie aérienne après versement de ces marges, bonus et*

incitations est dit **net/net**. Un **tarif à la vente** qu'un agent de voyage contractant offre à un client est établi à un prix plus élevé que le tarif net, ce qui permet non seulement de donner sa marge à un agent, mais aussi d'accorder au consommateur une remise sur le tarif publié.

Le tarif non publié le plus courant est le **tarif à prix réduit**, *disponible seulement par l'intermédiaire d'agences de voyage, à prix inférieur au tarif brut*. Ces tarifs sont rarement vendus par des consolidateurs ou des grossistes, mais le sont plutôt par des détaillants, notamment les **petites agences à service simplifié** (*bucket shops*) qui vendent à des prix fortement réduits. D'autres exemples de tarifs non publiés comprennent les rabais contractuels pour sociétés, remises quantitatives pour congrès et réunions, ventes aux enchères, produits promotionnels hors tarifs tels que les ventes spéciales par courrier direct ou le surclassement offert à des clients. Récemment, les compagnies aériennes ont été plus nombreuses à utiliser l'ATPCO pour diffuser des renseignements sur leurs tarifs non publiés, transmis uniquement à leurs agents de voyage contractants et à certaines autres entités.

Sachant qu'un tarif non publié diffère de tout tarif publié en ce qui concerne le niveau du tarif et/ou les conditions, *certaines tarifs non publiés pourraient constituer dans certaines juridictions une pratique tarifaire abusive, si des réductions excessives étaient pratiquées*. Cela soulève une question de **contrôle de l'application des tarifs** — *mesures prises pour faire en sorte que le transport aérien ne soit vendu qu'à des prix et conditions approuvés*. Les tarifs que des compagnies aériennes vendent directement aux passagers par les nouveaux canaux de distribution ont retenu particulièrement l'attention dans une perspective réglementaire. Certains États considèrent, par exemple, qu'un **tarif sur Internet** ou **tarif en ligne** — *tarif disponible seulement sur Internet, s'il est offert sur les sites web de compagnies aériennes ou d'une alliance, n'est pas différent de tout autre tarif publié et exigent donc que les compagnies aériennes les déposent pour approbation*.

Tarifs de fret

Certaines des distinctions formulées au sujet des tarifs passagers s'appliquent également aux tarifs de fret, qui sont déterminés selon des pratiques et des notions de tarification semblables, mais avec une terminologie différente. Le **tarif général de fret** *varie avec le poids, différents prix par kilogramme étant appliqués selon que le poids de l'expédition est supérieur ou inférieur à un palier — niveau de poids spécifié auquel le prix par kilogramme change*. Le tarif général de fret, qui ne varie pas selon la nature ou la valeur des marchandises expédiées, est utilisé lorsque ces marchandises

ne se qualifient pour aucun autre tarif de fret. Élément de référence pour le calcul des autres tarifs, le tarif général de fret a la même fonction que le tarif économique normal.

Un tarif de fret qui combine les caractéristiques d'établissement des prix de tarifs passagers premium et spéciaux est le **tarif de catégorie**, déterminé en appliquant pour certaines marchandises une réduction ou un supplément à un tarif général de fret (par exemple réduction pour les journaux ou supplément pour les marchandises exigeant un traitement spécial en cours de route, telles que le bétail, l'or ou les valeurs).

Jouant un rôle semblable aux tarifs passagers spéciaux, le **tarif préférentiel par article**, utilisé pour certains types de fret, est généralement inférieur au tarif général de fret pour un poids donné mais peut aussi comporter des restrictions (telles qu'un volume minimal de l'expédition). Comme dans le cas des tarifs passagers spéciaux, les compagnies aériennes imposent certaines contraintes afin de réduire la dilution des recettes par rapport aux tarifs généraux de fret. Lorsque plus d'un mode de transport intervient, les tarifs passagers pour le transport aérien/maritime ou aérien/ferroviaire sont similaires au **tarif intermodal**, utilisé pour le fret acheminé par plus d'une mode de transport (aérien, ferroviaire, routier, maritime).

Certains tarifs de fret n'ont pas d'homologues du côté des tarifs passagers. Un **tarif conteneur**, par exemple, est appliqué au fret expédié en conteneurs. Deux types de tarifs conteneurs sont : 1) un **tarif réduit pour unité de chargement** (Unit load device [ULD]), prévoyant des réductions sur le tarif général de fret, le tarif de catégorie ou le tarif préférentiel par article pour le fret expédié en conteneurs fournis et emballés par le propriétaire ; 2) un **tarif fret en tous genres**, qui n'est pas calculé par en appliquant une réduction ou un supplément à d'autres tarifs, mais est déterminé séparément et appliqué à du fret expédié en conteneurs appartenant à la compagnie aérienne ou à l'expéditeur.

Tarifs d'affrètement — fret/passagers

Un **tarif d'affrètement — fret** s'applique à l'affrètement ou location de la totalité ou d'une partie de la capacité d'un aéronef. Par contre, un **tarif d'affrètement — passagers** est le prix que l'organisateur de vols affrétés ou de voyages à forfait facture à un passager individuel sur un vol affrété. Les tarifs d'affrètement passagers présentent certaines des caractéristiques des tarifs passagers comparables sur les services réguliers. Ainsi, le tarif de voyage à forfait en groupe et le tarif de voyage à forfait individuel sur les vols affrétés sont comparables aux tarifs GIT et IIT sur les services réguliers, bien que les tarifs d'affrètement passagers soient généralement plus bas et plus

contraignants, notamment en ce qui concerne les possibilités de changement d'itinéraire et de remboursement.

MÉTHODES DE RÉGLEMENTATION DES TARIFS

Deux mécanismes réglementaires différents mais liés entre eux régissent les tarifs des transporteurs aériens. Le premier est un cadre international basé sur les dispositions tarifaires pertinentes des accords bilatéraux ou multilatéraux sur les services aériens. Le second est un régime national de réglementation tarifaire fondé sur la législation, la réglementation ou les politiques nationales que chaque État applique aux tarifs employés pour les services aériens qui, d'une manière générale, touchent leur territoire.

Régimes tarifaires internationaux

Dans les accords bilatéraux ou multilatéraux, les États ont établi des régimes tarifaires différents selon le nombre d'États qui doivent approuver un tarif avant qu'il entre en vigueur. On peut citer : le régime de **double approbation**, où un tarif doit être approuvé par les deux États concernés ; le régime du **pays d'origine**, où seul l'État d'origine du transport doit approuver le tarif ; la **double désapprobation**, où il faut que les deux États concernés désapprouvent un tarif pour empêcher qu'il entre en vigueur ; les **zones de tarification souple**, régime selon lequel les États s'engagent à approuver les tarifs qui se situent à l'intérieur d'une gamme spécifiée de prix et remplissent certaines conditions correspondantes (en dehors de la zone, un des régimes précités ou une combinaison de ces régimes peut s'appliquer) ; et le **libre établissement du prix**, régime selon lequel les tarifs ne sont soumis à l'approbation d'aucun État, quoique certains accords permettent que des États exigent la notification des tarifs à des fins d'information seulement. (Des clauses types et des notes explicatives concernant les régimes de la double approbation, du pays d'origine et de la double désapprobation figurent dans la Partie 4 du Doc 9587.)

Le type traditionnel de régime de double approbation a été habituellement assorti de l'exigence que les compagnies aériennes désignées aient des consultations avec d'autres transporteurs aériens pour parvenir à un tarif convenu ou à un accord tarifaire relatif à tout ou partie de la route, si c'est nécessaire et possible. Une exigence implicite ou explicite était en outre que les transporteurs aériens utilisent si possible un mécanisme international approprié de fixation des tarifs

(souvent dans le cadre des conférences de trafic de l'IATA). Si les compagnies aériennes désignées ne pouvaient s'entendre sur les tarifs, ou si les tarifs convenus n'obtenaient pas l'approbation requise, les États eux-mêmes recherchaient un accord sur les tarifs en cause. Des accords bilatéraux plus récents libéralisent pourtant la procédure de double approbation en assouplissant cette exigence. Dans ce cas, il est permis aux compagnies aériennes désignées d'établir unilatéralement n'importe quels tarifs, à leur gré, et les gouvernements s'abstiennent d'exercer le pouvoir de désapprobation, à moins que les tarifs déposés ne soient contraires aux critères pertinents préétablis.

Les régimes du pays d'origine et des zones de tarification souple sont tous deux généralement de nature transitoire vers des régimes plus libéraux, tels que la double désapprobation ou la libre détermination des prix. À l'échelon bilatéral, peu d'accords contiennent ces deux régimes. Comme il est expliqué ci-après, les arrangements de zones de tarification souple sont souvent adoptés unilatéralement à l'échelon d'un État. Au niveau multilatéral, le régime du pays d'origine a été introduit par deux accords régionaux — le Pacte andin en 1991 et l'Accord de Fortaleza en 1997. D'autre part, l'arrangement de tarification par zone au sein de l'Union européenne a été remplacé en 1993 par un régime de libre établissement des prix, tandis que le Mémoire d'entente sur la tarification Atlantique Nord conclu entre les États-Unis et les États membres de la CEAC est venu à expiration en 1991 sans renouvellement.

Le régime de double désapprobation permet que les prix du transport aérien soient établis par chacune des compagnies aériennes désignées sur la base de considérations commerciales qui interviennent sur le marché. L'intervention unilatérale de chaque État se limite, par exemple, à la prévention de pratiques ou de prix prédateurs ou discriminatoires, à la protection des consommateurs contre des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs du fait de l'abus d'une position dominante, et à la protection des compagnies aériennes contre des prix artificiellement bas à cause de subventions ou de soutiens gouvernementaux directs ou indirects. Chaque État peut demander une consultation avec l'autre État au sujet d'un tarif pour lequel un avis d'insatisfaction a été émis, mais ce tarif entrera ou restera en vigueur en l'absence d'accord mutuel.

Il existe aussi un nombre grandissant d'approches hybrides qui font intervenir plus d'un régime. L'une d'elles, par exemple, établit une distinction entre le processus d'approbation des tarifs de passagers et de fret, en n'appliquant une formule libérale qu'aux tarifs de fret seulement. Un autre exemple notable de système hybride est un *arrangement basé sur le pays de désignation*, dans le cadre duquel chaque État convient

d'appliquer une formule de double désapprobation, de pays d'origine ou de tarification par zone, avec cette réserve que chaque État peut unilatéralement refuser d'autoriser un tarif déposé par une de ses propres compagnies aériennes désignées. En adoptant cette approche, même dans le cadre du régime de double désapprobation, chaque État peut conserver effectivement son pouvoir de désapprobation à l'encontre de tarifs de compagnies aériennes désignées par lui, sous réserve de certaines conditions.

Certains accords récents ont établi aussi un *régime de désapprobation unique*, dans lequel un État peut désapprouver unilatéralement un tarif, mais seulement s'il estime ce tarif contraire à certaines conditions préétablies. Par sa nature, ce régime est une variante du régime de double désapprobation, la seule différence résidant dans le fait que le tarif en question ne peut pas entrer ou demeurer en vigueur lorsque les États ne parviennent pas à un accord mutuel lors de la consultation. Ce régime peut aussi être employé conjointement avec le régime de libre tarification. Au sein de l'Espace économique européen, par exemple, des transporteurs aériens communautaires ont été autorisés à fixer leurs tarifs librement depuis 1993, mais chaque État membre peut retirer un *tarif de base* (le plus bas tarif intégralement souple offert à la vente sur une base aller simple ou aller-retour) qui est excessivement élevé au préjudice des usagers. De façon non discriminatoire, un État membre peut aussi empêcher de nouvelles baisses tarifaires qui aboutiraient à des pertes généralisées chez tous les transporteurs aériens sur une route ou un groupe de routes pour les services aériens concernés, en tenant compte des coûts à long terme pertinents intégralement ventilés des transporteurs aériens.

Politiques et pratiques tarifaires nationales

La plupart des États ont une législation, une réglementation ou des politiques nationales pour l'*évaluation des tarifs* ou pour décider s'il y a lieu d'approuver ou désapprouver des tarifs déposés par des transporteurs aériens. Si un État choisissait unilatéralement de ne pas exercer son droit de réglementation des tarifs, ce droit passerait en fait aux partenaires bilatéraux ou multilatéraux, laissant entre leurs mains la réglementation. Les partenaires auraient toutefois comme préoccupation première les intérêts de leurs propres compagnies aériennes et de leurs propres usagers. Il est donc important pour un État d'être en mesure d'intervenir, s'il y a lieu, pour protéger ses intérêts dans le cadre des accords bilatéraux ou multilatéraux pouvant exister.

De même que les termes des accords bilatéraux ou multilatéraux, ceux qui sont employés dans les législations, réglementations ou politiques nationales sont généralement vagues

et de nature subjective. Ainsi, le terme **tarif prédateur** peut être employé par une partie qui se prétend lésée par un tarif qu'elle croit destiné à l'écartier d'un marché, mais le caractère prédateur est particulièrement difficile à définir avec la moindre certitude, et aucune méthode ne permet de distinguer nettement entre des mesures de tarification concurrentielles normales ou anticoncurrentielles. Voici quelques exemples de formules pratiques qui ont été mises au point pour éviter cette ambiguïté et des difficultés d'ordre administratif dans la mise en œuvre :

- limitation du **leadership en matière de prix**, autrement dit, de la *possibilité de lancer de nouveaux tarifs aériens ou des modifications de tarifs existants sur un marché*. Des États s'engagent parfois bilatéralement ou unilatéralement à limiter ce leadership aux transporteurs aériens qui exercent des droits de trafic de troisième et de quatrième liberté, quoique l'étendue du leadership en matière de prix ou de la souplesse de tarification qu'ils souhaitent autoriser soit variable. Le leadership en matière de prix de la part d'autres transporteurs aériens est autorisé au cas par cas ou à la condition d'une réciprocité de traitement pour leur(s) propre(s) transporteur(s) aérien(s). Par contre, les États approuvent généralement les **tarifs de mise à niveau** ou **tarifs alignés** — *tarifs au même niveau et assortis pratiquement des mêmes conditions que ceux dont l'utilisation sur un marché est déjà approuvée*, pour tous les transporteurs y compris ceux qui exercent des droits de cinquième, « sixième » et « septième » liberté ;
- **politique somme des tronçons**, selon laquelle tout tarif direct à destination ou en provenance d'un point postérieur qui n'est pas un point d'accès devrait être construit comme somme d'un tarif international entre points d'accès et d'un ou plusieurs tarifs intérieurs (ou de montants additionnels approuvés) entre le ou les points d'accès et le ou les points postérieurs. Le tarif intérieur applicable choisi (tel qu'un tarif publié assorti des mêmes conditions que le tarif international auquel il est combiné) est un tarif utilisable sur une base intercompagnies par la compagnie aérienne de l'État étranger, ce qui permet à celle-ci de livrer concurrence pour du trafic passagers dans des villes autres que le ou les points d'accès qu'elle dessert dans un autre État. Cette politique est employée par des États qui souhaitent que leurs transporteurs aériens livrent concurrence sur une base intercompagnies pour le trafic à destination et en provenance de villes situées dans le territoire d'un autre État autres que celles que leurs transporteurs aériens desservent directement.

Si cette politique est appliquée strictement, une **tarification commune** — *application du même niveau tarifaire à deux villes ou plus* (par exemple Miami et Fort-Lauderdale) n'est pas autorisée, même si le point d'accès et les points postérieurs sont à proximité générale l'un de l'autre et à distance approximativement égale de la ville d'origine ;

- **divers systèmes de tarifs de zone** basés sur la notion de zones de tarification souple, la version la plus détaillée s'appuyant sur une série de ce qui est appelé **zones raisonnables** ou **zones de souplesse** pour différents types de tarifs. Une certaine plage de pourcentages par rapport à des **niveaux de référence** définit chaque zone, à laquelle peuvent s'appliquer certains types de conditions tarifaires. L'approbation est accordée automatiquement ou promptement pour les tarifs qui se situent dans les bandes appropriées et qui répondent aux conditions prescrites, quoique cette approbation ne garantisse pas un traitement semblable par les autres États concernés. Il existe plusieurs versions dérivées, telles que le **système des bandes tarifaires**, dans le cadre duquel les compagnies aériennes sont tenues de déposer pour chaque tarif une plage spécifiée de prix plutôt que des niveaux de vente réels, plage qui peut être décidée à leur discrétion sans autre dépôt, et le **système du tarif maximal**, où les compagnies aériennes sont tenues seulement de déposer un niveau tarifaire maximal et peuvent ensuite à leur gré vendre, directement ou indirectement, à n'importe quel prix inférieur à ce niveau maximal. Ces deux systèmes sont utilisés par des États qui souhaitent légitimer des tarifs réduits sur le marché.

Processus d'approbation/désapprobation des tarifs

Le terme **tarif proposé** s'applique à un tarif à la phase initiale d'un processus d'approbation gouvernementale. Le dépôt ou la notification des tarifs peut être requis par la législation, la réglementation ou les politiques nationales et/ou les accords bilatéraux ou multilatéraux applicables, sauf lorsqu'une exemption d'exigence de dépôt est expressément accordée. Un **dépôt statutaire** est un dépôt de tarif auprès des autorités compétentes dans un délai prescrit avant la date d'entrée en vigueur proposée, conformément aux exigences gouvernementales. Par contre, un **dépôt à bref préavis** comporte un préavis moindre que celui qui est normalement prévu, généralement en vertu de dispositions permissives dans les exigences gouvernementales. Dans certains accords bilatéraux et multilatéraux récents comportant un régime de double

désapprobation ou de libre tarification, les États sont convenus de dispenser complètement leurs compagnies aériennes désignées de l'exigence de dépôt formel des tarifs. Même si les États peuvent exiger la notification ou le dépôt des tarifs, ces tarifs seront notifiés ou déposés à des fins d'information seulement. Certains États éliminent unilatéralement l'exigence de dépôt des tarifs, intégralement ou, dans certaines circonstances, en partie, au cas par cas ou sur une base de réciprocité.

Quelques compagnies aériennes déposent elles-mêmes leur matériel tarifaire, mais la plupart passent par des agents tarifaires tels que l'ATPCO pour s'occuper du processus de dépôt. Les compagnies aériennes transmettent leurs instructions à leurs agents, qui ont un certain pouvoir discrétionnaire de manipuler les données pour se conformer aux spécifications réglementaires. Pour ce qui est des accords tarifaires résolus par les conférences de trafic de l'IATA, les dépôts sont effectués, selon les États, par les transporteurs nationaux ou par l'IATA au nom de l'industrie. Pendant de nombreuses années, le dépôt des tarifs s'est fait manuellement. Généralement, une page d'un manuel tarifaire papier était remplacée par une autre lors de chaque modification d'un élément. Devant le volume des modifications tarifaires, certains États ont introduit un **système électronique de dépôt des tarifs**, système automatisé qui permet aux compagnies aériennes et à leurs agents de transmettre les modifications des tarifs à une base de données centrale via un réseau de télécommunications ou sur Internet, ce qui permet au public d'accéder aux informations tarifaires sous forme électronique.

La forme d'approbation des tarifs par les États peut être une approbation explicite, ce qui demande une action spécifique à cet effet, ou tacite, les tarifs étant considérés comme approuvés en l'absence d'action négative dans un délai spécifié. En général, les accords tarifaires résolus par les conférences de trafic de l'IATA sont sujets à une approbation explicite et à l'autorisation en vertu des lois antitrust ou lois sur la concurrence applicables. Une fois approuvés, il faudra peut-être déposer les tarifs figurant dans ces accords séparément auprès des gouvernements pour se conformer aux législations, réglementations ou politiques nationales applicables. La désapprobation est normalement explicite.

Chaque dépôt de tarif contient une **date d'entrée en vigueur**, à partir de laquelle le tarif peut être utilisé pour le transport, et une **date de mise en vente**, à partir de laquelle il peut être proposé à la vente. Les États permettent souvent la vente sous réserve d'approbation gouvernementale de tarifs qui ont été déposés mais pas encore approuvés (à l'exception des tarifs IATA qui ne peuvent être mis en application qu'après réception de toutes les approbations nécessaires des États). Un **tarif approuvé** a reçu les approbations gouvernementales

nécessaires ; il devient un **tarif établi** ou **en vigueur** à sa date d'entrée en vigueur. En général, les tarifs établis ou tarifs en vigueur restent en vigueur jusqu'à leur remplacement par un autre tarif approuvé. Certains tarifs, cependant, comportent une **date d'expiration**, au-delà de laquelle le tarif ne pourra pas être utilisé, et cela en raison de la volonté propre de la compagnie aérienne, de la coordination tarifaire multilatérale ou d'une exigence d'un État.

Depuis la fin des années 1970, de nombreux États ont relâché leur contrôle réglementaire des tarifs des transporteurs aériens, laissant les questions d'établissement des prix à la discrétion de chaque compagnie aérienne, sur la base des considérations commerciales qui interviennent sur le marché. L'assouplissement de la réglementation tarifaire, souvent regardé comme un des éléments majeurs de la libéralisation globale de la réglementation du transport aérien international, pourrait aussi être rendu nécessaire par les difficultés administratives que rencontrent les États dans l'exercice du contrôle, du fait de la complexité accrue des tarifs et de leur technicité. De plus, la prolifération de tarifs non publiés a sapé dans une mesure considérable l'efficacité des réglementations tarifaires existantes relatives aux tarifs publiés, que les États pourraient considérer comme n'étant plus appropriées ni applicables.

QUESTIONS TARIFAIRES CLÉS

Cette section met en lumière quatre questions clés du contexte réglementaire et concurrentiel actuel : la coordination tarifaire multilatérale, les échanges intercompagnies, les tarifs sur Internet et la tarification prédatrice. L'ordre de présentation de ces questions clés est sans rapport avec leur importance relative.

Coordination tarifaire multilatérale

La **coordination tarifaire** ou **consultation tarifaire** est le processus par lequel deux ou plusieurs compagnies aériennes négocient les niveaux et les conditions de tarifs passagers ou de tarifs de fret pour élaborer et adopter des tarifs convenus ou des accords tarifaires à soumettre à l'approbation gouvernementale. Le mécanisme de coordination tarifaire le plus ancien et le plus largement utilisé est celui que fournissent les conférences de trafic de l'IATA (voir Chapitre 3.8). De plus, plusieurs associations régionales de compagnies aériennes, telles l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), l'Organisation arabe du transport aérien (AACO) et

l'Association internationale du transport aérien latino-américain (AITAL), ont pris des mesures faisant intervenir ou concernant une coordination tarifaire dans leurs régions respectives, souvent avant les réunions des conférences de trafic de l'IATA.

Le système de coordination tarifaire multilatérale de l'IATA a évolué au fil des ans pour devenir un moyen plus souple, plus transparent et moins contraignant de déterminer les tarifs intercompagnies internationaux. Aucun tarif débattu ne donne lieu à un accord contraignant à mettre en application obligatoirement, de sorte que les transporteurs aériens participants peuvent déposer différents tarifs. Dans certaines circonstances, des transporteurs aériens non membres de la coordination tarifaire peuvent participer à la réunion. Ces changements, bien qu'exigés par des États, traduisent aussi une réaction à un contexte de transport aérien international de plus en plus compétitif. Une question qui se pose est donc de savoir si les modifications du processus de coordination tarifaire multilatérale permettront que le système IATA s'adapte à un environnement plus concurrentiel ou le rendront en définitive incapable de produire des résultats efficaces, répondant aux besoins des transporteurs aériens, des consommateurs et des gouvernements.

Étant donné que les activités intertransporteurs par le biais des conférences de trafic de l'IATA impliquent une coopération entre concurrents, des exemptions de l'application des lois sur la concurrence ont été accordées dans certaines juridictions lorsque c'était nécessaire, spécialement en reconnaissance des avantages que présente pour le public le mécanisme intercompagnies multilatéral. Ces dernières années, toutefois, de plus nombreux États ont introduit des lois sur la concurrence ou regardé de plus près l'application des règles existantes au mécanisme IATA. Afin d'atténuer les aspects anticoncurrentiels du processus, certains États, individuellement ou collectivement, en ont conditionné ou limité l'exercice (par exemple en exigeant que les compagnies aériennes qui participent à un des accords d'alliance bénéficiant d'une immunité se retirent des activités de coordination tarifaire de l'IATA sur certaines routes de paires de pays, ou que les tarifs coordonnés soient accessibles à toutes les compagnies aériennes sur une base intercompagnies). Cela pose la question de la possibilité d'un fonctionnement efficace du système IATA si un ou plusieurs des grands États aéronautiques décident de ne pas l'autoriser, en tout ou en partie. En 2001, l'IATA a décidé de mettre fin aux consultations sur les tarifs de fret pour les expéditions entre des points de l'Espace économique européen, après n'avoir pas réussi à obtenir de la Commission européenne que cette activité soit exemptée des exigences de la législation sur la concurrence.

Échanges intercompagnies

Le système intercompagnies ou interligne est un réseau mondial de services de transport aérien international régulier reliant la plupart des villes du monde. À travers le monde, pour une forte proportion des déplacements, la réalisation d'un seul voyage aérien d'un passager fait appel aux services de deux ou plusieurs compagnies aériennes. Aucune compagnie aérienne, si vaste que soit son réseau, ne peut desservir, à elle seule, tous les points de la planète. Relativement peu de paires de villes internationales sont reliées par des services aériens directs sur réseau. Les autres sont tributaires de services avec correspondances sur réseau ou intercompagnies. Le système intercompagnies offre du choix, ce qui renforce la concurrence. Il s'appuie sur des normes et procédures convenues pour les réservations intertransporteurs, la billetterie, les bagages, l'acheminement des passagers et du fret et les formalités financières. Techniquement, il existe deux types différents de méthodes intercompagnies : le **système intercompagnies IATA** et le **système intercompagnies non-IATA**, dit **interligne club** ou **interligne bilatéral**.

Les échanges intercompagnies IATA se réalisent de façon multilatérale sur la base de tarifs IATA qui sont fixés aux mêmes niveaux quelle que soit la compagnie aérienne, ce qui simplifie les procédures administratives relatives à l'interchangeabilité des billets. Les recettes du transport intercompagnies sont calculées par péréquation, en conformité avec l'**Accord multilatéral de péréquation (AMP)** géré par l'Agence de péréquation de l'IATA ou avec l'**Accord spécial de péréquation (ASP)** conclu individuellement par deux ou plusieurs compagnies aériennes. (L'Appendice 4 du présent manuel explique brièvement comment s'effectue la péréquation.) Le point important est que la quasi-totalité des transporteurs IATA, y compris ceux qui ne sont pas membres de la coordination tarifaire, supposent que les passagers utilisant des tarifs IATA peuvent bénéficier d'un privilège intercompagnies complet, avec généralement une disponibilité de réservation élevée pour autant que le transporteur qui assure le transport soit partie à l'Accord multilatéral sur le trafic intercompagnies (AMTI) ou a un accord bilatéral sur le trafic intercompagnies avec un **transporteur émetteur**, qui émet le **billet délivré au passager**. Cet engagement de l'industrie a facilité l'établissement d'un système multilatéral interligne de vaste portée, même si le nombre réel de membres n'inclut pas la totalité des compagnies aériennes.

Les échanges intercompagnies non-IATA s'effectuent sur la base des tarifs des transporteurs, même sans aucun accord préalable sur les niveaux et les conditions tarifaires ainsi que l'envergure des transporteurs assurant le transport et les options disponibles en matière d'itinéraires. L'itinéraire est

déterminé seulement par le transporteur émetteur, de sorte que le transporteur qui effectue le transport ne le connaît pas à l'avance (sauf dans le cas de tarifs conjoints déterminés par les compagnies aériennes membres d'une alliance où tous les transporteurs participants connaissent à l'avance les niveaux et conditions tarifaires). Le transporteur qui effectue le transport accepte simplement tout billet émis par un autre transporteur qui souscrit des accords de trafic intercompagnies AMTI ou bilatéraux (normalement, sauf changement volontaire de transporteur non inscrit sur les coupons d'origine), et perçoit les recettes calculées par péréquation pour le transport intercompagnies provenant du transporteur émetteur, conformément aux accords AMP ou ASP. Si le transporteur qui effectue le transport trouvait ses recettes intercompagnies insuffisantes après analyse du rapport comptable, il cesserait finalement d'accepter encore ces billets intercompagnies ou limiterait le nombre de sièges permettant le transport intercompagnies en rétrogradant selon le cas les classes de réservation. En comparaison du système intercompagnies IATA, la souplesse de modification de l'itinéraire ou de recours à d'autres transporteurs est donc limitée, mais les niveaux des tarifs sont généralement inférieurs à ceux de l'IATA.

La question est de savoir si la coordination tarifaire à travers le mécanisme IATA est un élément indispensable au fonctionnement efficace du système intercompagnies multilatéral, ou si les mêmes avantages intercompagnies ou des avantages semblables à ceux qui proviennent de l'actuelle coordination tarifaire IATA pourraient être obtenus dans le cadre d'un système moins restrictif. La prolifération d'alliances entre transporteurs et la libéralisation de l'établissement des tarifs créent un environnement concurrentiel en rapide mutation, avec un système intercompagnies non-IATA qui monte en puissance. En réaction au déclin de l'ampleur des activités exemptées par le biais de son dispositif et pour rehausser l'attrait de son système intercompagnies multilatéral, l'IATA a développé le concept de *tarifs SPS (standard premium service) de l'IATA* — *tarifs IATA rénovés et simplifiés qui garantissent un privilège intercompagnies multilatéral complet à des niveaux plus étroitement liés aux coûts.*

Tarifs sur Internet

Les tarifs de compagnies aériennes proposés sur Internet passent par différents canaux. La plupart sont des tarifs publiés distribués à travers les SIR. Des tarifs non publiés tels qu'un rabais contractuel pour des compagnies ou des organisations sont affichés sur les sites web privés de compagnies aériennes et sur les SIR, qui sont visibles seulement pour les agents de

voyage contractants et autres entités qui les ont négociés. Les sites web de certains agents de voyage proposent des prix réduits de leur propre initiative. Des compagnies aériennes offrent directement des sièges sur des sites web d'enchères. De plus, des compagnies aériennes offrent en ligne au grand public des tarifs assez souvent plus bas que tous autres tarifs publiés ou non publiés, exclusivement sur leur propre site web et sur certains sites web de tierces parties auxquels elles participent. Les compagnies aériennes ne fournissant généralement pas aux SIR des renseignements complets au sujet des tarifs proposés sur Internet, les SIR n'affichent pas ces tarifs dans le cadre de leurs offres normales aux agents de voyage (mais des logiciels de recherche de tiers permettent aux agents de voyage d'accéder à bon nombre de tarifs proposés sur Internet).

Une des questions qui se posent à propos des tarifs en ligne est de savoir s'il faudrait donner aux agents de voyage un accès complet aux tarifs sur Internet offerts en dehors des SIR. D'une part, le refus des compagnies aériennes de mettre à leur disposition par l'intermédiaire des SIR les tarifs en ligne plus avantageux et le fait de ne pas disposer de renseignements intégrés concernant les tarifs offerts sur Internet peuvent compromettre les activités des agents de voyage, la qualité des services qu'ils fournissent à leurs clients en comparant les tarifs passagers et en leur proposant les meilleures options s'en trouvant réduite. D'autre part, les compagnies aériennes ont coutume d'utiliser des canaux de distribution limités pour vendre certains types de produits à des segments de marché ciblés. Il s'agit par exemple de tarifs non publiés, disponibles seulement pour les agents de voyage contractants et dont certains ne sont pas disponibles dans les canaux publics de vente au détail. Les tarifs sur Internet ne sont pas différents par nature de ces tarifs non publiés. Rendre obligatoire un accès généralisé aux tarifs sur Internet éliminerait donc pratiquement ces tarifs plus avantageux, en dissuadant les compagnies aériennes de les commercialiser.

Une autre question qui suscite la controverse est un accord du type nation la plus favorisée (NPF) entre un certain site web de tierce partie et les compagnies aériennes qui y participent. Dans le cadre d'un tel accord, les compagnies aériennes participantes doivent fournir à un site web auquel elles participent toutes les offres en ligne annoncées sur leur propre site web et d'autres sites web de tiers. En théorie, il pourrait y avoir un risque qu'un tel accord réduise la concurrence et rende les distributeurs en compétition moins attrayants pour les consommateurs. Un accord NPF pourrait, par exemple, saper les incitations pour les compagnies aériennes participantes à livrer concurrence en offrant des prix plus bas sur Internet, et pourrait aussi être pour les compagnies aériennes participantes un moyen commode de surveiller

mutuellement leurs tarifs en ligne, facilitant ainsi la collaboration et la coordination de leurs prix. L'attention récemment portée en matière réglementaire aux sites web de tiers (en particulier ceux qui appartiennent conjointement à des groupes de compagnies aériennes) reflète ces préoccupations en matière de concurrence.

Tarifification prédatrice

La pratique d'une tarification prédatrice a été considérée comme relativement peu probable ou irrationnelle tout simplement parce qu'elle serait coûteuse et ne serait pas crédible. Avec la libéralisation, cependant, davantage d'États ont exprimé leur crainte de voir une grande compagnie aérienne en position dominante sur le marché réduire ses tarifs dans l'intention expresse d'éliminer des rivaux plus petits ou de décourager de futures arrivées sur le marché, comptant récupérer ultérieurement toutes pertes subies en relevant ses tarifs au-dessus des niveaux compétitifs. Une compagnie aérienne dominante pourrait aussi s'engager dans une tarification prédatrice pour développer sa réputation de rude concurrent et envoyer un « signal » à des rivaux actuels ou en puissance, en vue de les persuader qu'ils n'ont que de minces perspectives d'entrer profitablement sur le marché. Une compagnie aérienne qui reçoit directement ou indirectement une subvention de l'État pourrait aussi abaisser ses tarifs à des niveaux qu'il serait impossible d'offrir autrement.

En traitant la tarification prédatrice par le biais des lois sur la concurrence et des mécanismes de consultation, des règles d'évaluation par trop inclusives risqueraient de restreindre la capacité des compagnies aériennes à livrer une concurrence vigoureuse sur les prix, tandis qu'une approche sans aucune règle pourrait comporter des risques d'accroissement du pouvoir monopolistique ou de collusion accrue entre concurrents. Bien qu'il n'y ait pas de règle bien définie, universellement acceptée, sur ce qui constitue une tarification prédatrice ou sur la façon de prouver qu'elle se manifeste, de nombreux tribunaux ont utilisé le *critère d'Areeda-Turner*, selon lequel la tarification d'une firme est prédatrice si son prix est inférieur à son **coût marginal à court terme** — augmentation du coût qui résulte de la production d'une unité de production supplémentaire en une période si brève que

certains facteurs de production ne peuvent pas être modifiés sans qu'il en coûte, ou à son coût variable moyen — coût variable divisé par la production, comme substitut plus commode. Dans l'industrie du transport aérien, cependant, le coût marginal à court terme de l'addition de quelques passagers supplémentaires est proche de zéro à un moment quelconque une fois que la capacité est mise en ligne. C'est pourquoi certains ont suggéré d'employer comme repère, pour juger si une tarification est prédatrice, un **coût marginal à long terme**, c'est-à-dire une augmentation du coût sur une période suffisamment longue pour pouvoir faire varier sans coût tous les facteurs de production. Puisque plus l'horizon de planification est éloigné et plus il est vraisemblable qu'un coût fixe deviendra un coût variable, un coût marginal ou un coût variable moyen devient plus grand à longue échéance.

Outre ces règles simples basées sur les coûts, plusieurs règles plus complexes ont aussi été élaborées. Certains soutiennent, par exemple, que la tarification d'une firme est prédatrice si sa production est accrue en réponse à une entrée sur le marché et si son prix est inférieur à son coût variable moyen, tandis que d'autres prétendent qu'une réduction de prix faite en réponse à une entrée n'est pas prédatrice si la firme maintient son prix pendant une période considérable après l'éviction du nouveau venu. Il y a aussi une approche à deux paliers axée d'abord sur les structures du marché pour examiner si une tarification prédatrice est une stratégie praticable, après quoi il est procédé à un certain nombre de tests basés sur les coûts.

La plupart de ces règles qui tentent de définir l'action illicite peuvent cependant être difficiles à mettre en œuvre sans ambiguïté, parce que les données sont limitées et à cause de facteurs connexes (tels que les modifications de capacité, la répartition des sièges fondée sur le *yield management* et les activités de vente et de marketing). Eu égard à ces difficultés, les États (ou groupes d'États) ont tendance à s'en remettre à une *démarche fondée sur la règle de raison* (*rule of reason*), selon laquelle chaque cas soit considéré selon ses mérites, avec un examen approfondi des circonstances factuelles, telles que les structures du marché et la conduite des compagnies aériennes dominantes dans un marché donné, comme point de départ pour évaluer les cas de prétendus tarifs prédateurs (voir le Chapitre 2.3).

Chapitre 4.4

PROPRIÉTÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

La propriété et le contrôle des transporteurs aériens sont réglementés par les États au niveau international essentiellement selon des critères discrétionnaires relatifs à la délivrance de licences à des transporteurs aériens pour l'utilisation des droits d'accès au marché accordés dans le cadre des accords pertinents sur les services aériens. Au niveau national, la réglementation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens peut avoir des incidences tant sur les critères discrétionnaires que sur d'autres aspects du transport aérien international.

Les trois premières sections de ce chapitre décrivent les critères traditionnellement employés par les États pour la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes, leur utilisation et certaines exceptions. La quatrième section examine brièvement les implications des investissements transnationaux dans les transporteurs aériens, et la dernière section examine certaines questions clés dans ce domaine ainsi que des façons possibles de libéraliser.

LES CRITÈRES DISCRÉTIONNAIRES

Pour établir un service aérien international, un État, dans le cadre du régime réglementaire bilatéral, doit obtenir non seulement les droits d'accès au marché nécessaires de tous ses États partenaires, mais aussi leur acceptation de la ou des compagnies aériennes qu'il a désignées pour utiliser ces droits.

Dans la plupart des accords bilatéraux sur les services aériens, les États ont généralement employé, en matière de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes, des critères de propriété et de contrôle nationaux selon lesquels la compagnie aérienne doit être détenue substantiellement et contrôlée effectivement par l'État désignateur ou ses ressortissants. Les États se réservent aussi généralement le droit de différer ou de révoquer l'autorisation d'exploitation ou de la

soumettre à des conditions si la compagnie aérienne désignée ne répond pas à ces critères ; cependant, l'emploi de cette disposition par l'État qui reçoit la désignation est discrétionnaire.

Certaines des principales raisons de cette approche sont que ces critères permettront à un État :

- de refuser à des transporteurs aériens détenus ou contrôlés par certains autres États l'autorisation d'assurer des services aériens ;
- d'établir un lien entre le transporteur aérien qui utilise des droits commerciaux internationaux et l'État auquel ces droits reviennent, afin d'empêcher que se produise une situation d'avantages potentiellement sans réciprocité où un transporteur aérien d'un État utilise les droits d'un autre État ;
- d'établir une politique d'équilibre des avantages pour les transporteurs aériens des États en cause ;
- de garantir, dans certaines circonstances, que des transporteurs aériens nationaux n'utiliseront pas les droits d'un État étranger pour desservir leur propre pays.

En ce qui concerne la réglementation de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes au niveau national, de nombreux États, dans leur législation ou leur réglementation nationale traitant de la délivrance de licences à des transporteurs aériens ou de l'investissement étranger, fixent des limites statutaires au niveau de propriété étrangère admissible dans les transporteurs nationaux (par exemple pas plus de 49 %). Les raisons de telles règles peuvent être que :

- le ou les transporteurs nationaux sont considérés comme un atout stratégique ;
- les compagnies aériennes dont la propriété est étrangère devraient être exclues du marché intérieur ;

- les aéronefs de firmes dont la propriété est nationale sont facilement disponibles pour répondre à des besoins de défense nationale ou d'urgence.

UTILISATION DES CRITÈRES

L'emploi des critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes implique une double analyse pour déterminer :

- a) qui détient la propriété substantielle ;
- b) qui exerce le contrôle effectif.

Pour déterminer ce qui constitue la « propriété substantielle », les États se fondent généralement sur la part de la propriété du transporteur aérien que détiennent certaines parties. En général, la propriété substantielle correspond à plus de 50 % des capitaux propres. Les États dont la législation ou la réglementation nationale précise le pourcentage maximal des capitaux propres d'un transporteur aérien national qui peut être détenu par des non-ressortissants considèrent que la propriété est « substantielle » au-delà de la limite ainsi spécifiée.

La définition du « contrôle effectif » est en général plus difficile à établir que celle de la « propriété substantielle » ; en effet, alors que la propriété est habituellement transparente et peut souvent être déterminée à partir de listes d'actionnaires, publiques ou autres, le contrôle effectif peut être exercé de diverses façons dont beaucoup ne sont pas aisées à déceler. En outre, le « contrôle effectif » peut être exercé par des entités différentes en fonction des activités du transporteur aérien. Par exemple, la direction du transporteur peut exercer un contrôle effectif sur certaines activités, telles que l'ouverture d'une nouvelle route, alors que des entités financières, les actionnaires ou un gouvernement pourraient exercer un contrôle effectif s'il s'agit d'accroître le capital du transporteur, de fusionner celui-ci avec un autre transporteur ou de dissoudre l'entreprise. Certains États ont ainsi utilisé leur pouvoir de prendre ou d'empêcher certaines mesures (telle l'augmentation du capital du transporteur aérien) comme preuve de « contrôle effectif ». La plupart des États procèdent au cas par cas, basant leur décision sur les lois et règlements nationaux relatifs à la responsabilité des entreprises, ou sur des lois, règles et politiques expressément liées à la détermination de qui exerce le contrôle des transporteurs aériens, ou encore sur une combinaison de ces deux options.

QUELQUES EXCEPTIONS

Même si les exigences de propriété substantielle et de contrôle effectif sont les critères les plus constamment utilisés par les États, des exceptions ou des écarts existent depuis longtemps, notamment les suivants :

- Les parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) accordent des droits de survol pour des services aériens réguliers à une « entreprise de transport aérien » dont une part importante de la propriété ainsi que le contrôle effectif sont détenus par des ressortissants d'un État contractant à cet Accord. (Le texte de l'ATSAI figure dans le Doc 9587.)
- Des transporteurs multinationaux créés par voie d'accord intergouvernemental, tels que SAS (Scandinavian Airline System), compagnie établie par 3 pays scandinaves ; Air Afrique (maintenant disparue), créée par 11 États africains ; Gulf Air, fondée par 4 États du Moyen-Orient. Lorsqu'un de ces États souhaite désigner le transporteur aérien multinational pour desservir un État tiers, une disposition modifiée relative à la propriété et au contrôle ou d'autres moyens peuvent être employés pour obtenir que ce transporteur soit autorisé à utiliser les droits commerciaux que l'État désignateur a négociés avec cet État tiers.
- Un règlement du Conseil de l'Union européenne entré en vigueur le 1^{er} janvier 1993, permet qu'un transporteur aérien communautaire (c'est-à-dire un transporteur détenu majoritairement et contrôlé effectivement par des États membres de la Communauté et/ou leurs ressortissants, ayant son principal établissement et son siège dans un État membre) exploite des services aériens n'importe où dans l'Espace européen aérien commun (EEAC).
- Dans le cadre du Pacte andin (conclu par 5 États d'Amérique latine), un transporteur aérien habilité à exploiter des services aériens intrazone sera déterminé selon la législation nationale de l'État membre du Pacte qui désigne la compagnie aérienne.
- L'Accord sur les services aériens dans la Communauté des Caraïbes exige qu'une compagnie aérienne de la CARICOM qui assure des services au titre de cet accord appartienne et soit contrôlée par un ou plusieurs États membres ou leurs ressortissants.

- Les accords bilatéraux auxquels est partie Hong Kong (Chine) permettent que les compagnies aériennes désignées par Hong Kong soient celles qui sont enregistrées et ont leur principal lieu d'établissement à Hong Kong (Chine). Les compagnies aériennes désignées de l'autre partie peuvent cependant être soumises aux critères traditionnels de propriété substantielle et de contrôle effectif.
- L'accord plurilatéral de ciel ouvert conclu en 2001 par certains membres de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) permet que la compagnie aérienne désignée d'une partie soit une compagnie dont le contrôle effectif est entre les mains de la partie designatrice et qui est enregistrée et a son principal lieu d'établissement dans le territoire de cette partie. L'exigence traditionnelle de propriété substantielle n'est plus une condition.
- L'arrangement de marché aérien unique entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande permet qu'un « transporteur de marché aérien unique » (transporteur aérien dont des ressortissants de l'Australie et/ou de la Nouvelle-Zélande détiennent au moins 50 % de la propriété et du contrôle effectif) exploite des services aériens à l'intérieur des deux pays et entre eux, mais avec des limitations concernant les droits au-delà.

De plus, certains États ont utilisé le droit discrétionnaire en vertu de l'accord bilatéral d'accepter, au cas par cas, des transporteurs désignés étrangers qui ne répondent pas aux critères traditionnels de propriété et de contrôle, bien que cela implique généralement des concessions négociées sur la base de contreparties pour l'acceptation.

**INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS
DANS LES TRANSPORTEURS
AÉRIENS**

L'autre élément de la propriété des compagnies aériennes qui a des incidences sur le transport aérien international est l'ampleur de la propriété étrangère dans les transporteurs aériens nationaux qui offrent des services internationaux. Lorsque cet élément fait intervenir des questions de propriété substantielle et de contrôle effectif, les critères discrétionnaires entrent en jeu. Toutefois, l'ampleur de la propriété étrangère a d'autres incidences sur le transport aérien international, qui peuvent également être présentes avec ou sans les critères discrétionnaires.

L'activité en matière d'investissement étranger dans les transporteurs aériens nationaux et l'intérêt qu'il suscite du point de vue de la réglementation se sont récemment intensifiés, notamment pour les raisons suivantes :

- dans certains cas, des transporteurs aériens internationaux étrangers ont acquis lors de privatisations une participation au capital de transporteurs aériens qui appartenaient précédemment à l'État ;
- certains transporteurs aériens internationaux ont fait des investissements transnationaux dans des transporteurs aériens nationaux comme moyen indirect d'accès au marché (par exemple pour être plus concurrentiels à destination/en provenance de villes intérieures situées au-delà d'un point d'accès international, grâce à une relation plus étroite avec un transporteur intérieur qui dessert ces villes, à destination et en provenance du même point d'accès) ;
- dans certains cas, des arrangements de coopération en matière de commercialisation, coentreprises, exploitation en concession, alliances et fusions entre transporteurs aériens internationaux, ou entre transporteurs aériens internationaux et intérieurs, ont fait intervenir des investissements transnationaux destinés à renforcer tant l'efficacité des arrangements de coopération que les avantages commerciaux, pour toutes les parties concernées.

Mis à part l'effet possible sur les critères discrétionnaires en matière de propriété et de contrôle, les facteurs suivants sont parmi ceux dont les États tiennent compte dans le contexte des investissements étrangers dans leurs entreprises nationales de transport aérien :

- l'identité de l'investisseur étranger : en particulier lorsqu'il s'agit d'un transporteur aérien, l'expertise en matière de gestion et les avantages commerciaux qui pourraient accompagner l'investissement ;
- la réciprocité avec l'État d'où provient l'investissement ;
- l'effet possible sur les services aériens internationaux y compris, par exemple, la concurrence.

Les États appliquent ces facteurs et d'autres facteurs dans la logique de leurs objectifs particuliers en matière de transport aérien international et des moyens choisis pour les atteindre. Les attitudes à l'égard des limites admissibles de l'investissement étranger dans les transporteurs aériens nationaux

varieront donc considérablement selon les États et leurs circonstances particulières.

QUESTIONS CLÉS

Les critères traditionnels de propriété et de contrôle fondés sur la nationalité étaient largement acceptés à l'époque où la plupart des transporteurs nationaux appartenaient à l'État désignateur ou à ses ressortissants des États, et étaient considérés comme ayant un rôle important à jouer sur les plans stratégique, économique et du développement. Cependant, avec la tendance à la libéralisation et à la mondialisation ainsi qu'à l'unification économique régionale qui s'est établie depuis la fin des années 1980, des changements significatifs se sont produits dans le contexte opérationnel et réglementaire du transport aérien international.

Les transporteurs aériens internationaux ont cherché à s'adapter de différentes façons aux pressions croissantes sur les coûts, à la nécessité de trouver des capitaux, et à la concurrence accrue, notamment par des arrangements de coopération tels que les alliances entre compagnies aériennes, le partage de codes, les coentreprises et les activités de franchisage, dont certains comportent des investissements transnationaux (participation au capital de transporteurs aériens d'autres États). De nombreux États ont adapté leurs politiques pour assouplir les restrictions sur l'investissement étranger dans les transporteurs nationaux, en particulier lors de la privatisation de ces transporteurs. Des investissements transnationaux dans les transporteurs sont intervenus aussi sur une toile de fond de propriété multinationale largement répandue dans d'autres industries de services, par exemple l'industrie hôtelière et des voyages.

Comme résultat de ces évolutions, la propriété des transporteurs aériens nationaux est devenue de plus en plus diversifiée ; beaucoup d'entre eux n'appartiennent plus aux États, et certains se rapprochent du point où les ressortissants nationaux détiennent une simple majorité des actions. Cependant, la plupart des accords bilatéraux, y compris les accords libéraux « ciel ouvert », ont continué d'employer les critères traditionnels. Ce phénomène est considéré par beaucoup comme de plus en plus en contradiction avec les changements de l'environnement économique mondial dans lequel l'industrie du transport aérien doit fonctionner. De plus en plus, les compagnies aériennes et les gouvernements appellent à des modifications de la réglementation dans ce domaine et à l'application de critères élargis au-delà de la propriété et du contrôle nationaux pour l'utilisation de l'accès aux marchés.

Du point de vue d'un transporteur aérien, les critères traditionnels peuvent imposer de sévères limitations à ses activités, par exemple en limitant les sources de capitaux, les opportunités d'expansion ou les possibilités de rationalisation.

Certains pays en développement reconnaissent que leurs économies et leurs marchés ne sont peut-être pas en mesure de soutenir un transporteur national sans une coopération régionale et/ou sans capital extérieur. D'autres ont adopté une politique de bon accueil à de nouveaux services de toutes sources pour promouvoir le tourisme. Certains États industrialisés préconisent le changement parce qu'ils ont des politiques visant à développer le marché et l'économie dans leur ensemble ; beaucoup voient la nécessité d'investissements transfrontaliers et d'une rationalisation de l'industrie ; certains autres voient des règles plus ouvertes comme un moyen de créer de la concurrence pour les transporteurs nationaux.

La libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens pourrait apporter de nombreux avantages. Elle pourrait, par exemple, donner aux transporteurs aériens un plus large accès aux marchés des capitaux et les rendre moins tributaires de soutiens gouvernementaux. Elle pourrait permettre aux compagnies aériennes de mettre en place des réseaux plus étendus au moyen de fusions et d'acquisitions ou d'alliances. Elle pourrait aussi aider à améliorer l'efficacité économique du secteur du transport aérien en permettant qu'il y ait sur le marché des transporteurs aériens plus compétitifs et une plus grande variété des services, ce qui se traduirait en avantages pour les consommateurs.

En même temps, la libéralisation comporte certains risques qui peuvent être préoccupants, tels que : le risque de voir apparaître des « pavillons de complaisance » (expliqué ci-après) en l'absence de mesures réglementaires efficaces pour les empêcher ; le risque de dégradation des normes de sécurité et de sûreté lorsque l'accent est mis de plus en plus sur les résultats commerciaux ; et le risque de fuite des capitaux étrangers, susceptible de déstabiliser l'exploitation.

Il pourrait y avoir des incidences sur l'emploi, sur les moyens nécessaires en cas d'urgence nationale et sur les services assurés. Enfin, et à long terme, des incidences sur la concurrence entre compagnies aériennes pourraient résulter de la concentration de l'industrie (par exemple fusions et acquisitions aboutissant à la domination du système de transport aérien par quelques méga transporteurs), réalité qui existe dans la plupart des autres secteurs des services. Il faut donc que chaque État, en envisageant la libéralisation, tienne compte de tous les avantages et de tous les risques.

Dans la perspective de la réglementation, le débat sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs dans les services aériens internationaux a tourné principalement autour de deux questions principales : a) le lien avec l'État désignateur ; b) la capacité de libéraliser.

Comme il a été expliqué dans la première section de ce chapitre, une des principales raisons de l'utilisation des critères traditionnels est qu'ils aident à établir le lien entre le transporteur et l'État désignateur. Dans le régime de réglementation actuel pour l'aviation civile internationale, qui est bien établi et fonctionne depuis 1944, l'absence d'un tel lien ou son affaiblissement pourrait avoir des incidences sur la sécurité aussi bien que des incidences économiques.

Du côté de la sécurité, l'existence d'un lien clair est indispensable au maintien des normes de sécurité, étant donné que la Convention de Chicago impose à chaque État membre de l'OACI la responsabilité de la conformité aux normes et pratiques relatives à la sécurité et à la sûreté, y compris la supervision réglementaire de ses transporteurs nationaux.

Une préoccupation majeure à propos de la libéralisation des critères traditionnels est qu'elle pourrait mener à l'apparition de « *pavillons de complaisance* », terme issu du transport maritime qui évoque une situation où des navires commerciaux appartenant à des ressortissants d'un État mais immatriculés dans un autre (l'État du pavillon), sont autorisés à opérer librement dans d'autres États. Comme la sécurité est d'importance primordiale en aviation civile, des mesures de sauvegarde sont nécessaires pour empêcher tout affaiblissement des normes de sécurité et de sûreté.

En ce qui concerne les droits économiques, on craint que des transporteurs aériens n'obtiennent indûment l'accès, sur la base de critères élargis, à des routes qu'ils ne seraient, autrement, pas autorisés à exploiter. D'où la nécessité, ici encore, d'empêcher les « pavillons de complaisance » pour assurer un régime de réglementation économique ordonné.

S'agissant de la seconde question, la capacité de libéraliser, certains États regardent la poursuite de l'utilisation des critères traditionnels comme une contrainte freinant la libéralisation. On fait valoir que chaque État devrait être autorisé à poursuivre la libéralisation du transport aérien à son propre gré et à son propre rythme, mais que la disposition traditionnelle, du fait du droit de refus appartenant à d'autres États, empêche en fait un État de libéraliser plus rapidement, s'il le souhaite, la désignation de compagnies aériennes pour l'utilisation de l'accès aux marchés.

À cet égard, le mécanisme bilatéral actuel pose aux États deux problèmes distincts mais interreliés : a) pour ceux qui souhaitent libéraliser, comment écarter le risque de rejet par les partenaires bilatéraux des compagnies aériennes qu'ils désignent ; b) pour ceux qui veulent conserver l'exigence de propriété et de contrôle nationaux pour leurs propres transporteurs, faut-il accepter des compagnies désignées étrangères dont la propriété et le contrôle sont libéralisés et, dans l'affirmative, comment faire en sorte de pouvoir encore déterminer le lien entre ces compagnies et l'État désignateur pour empêcher les « pavillons de complaisance », ainsi que pour les questions de sécurité et de sûreté.

Dans le cas a), un État serait réticent à libéraliser s'il risquait de perdre ses droits de trafic à cause de la propriété étrangère de la compagnie aérienne qu'il désigne. Quant au cas b), la doctrine de l'État concernant l'acceptation des désignations peut favoriser les efforts de libéralisation des États désignateurs ou au contraire les entraver. Le grand défi est de savoir comment faire en sorte que les États qui ne souhaitent pas libéraliser pour le moment n'empêchent pas les autres de le faire.

L'objectif de la libéralisation de la réglementation dans ce domaine devrait être de créer un environnement d'exploitation dans lequel les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités de façon efficace et économique sans compromettre la sécurité et la sûreté. La libéralisation devrait aussi aider à accroître les occasions de participation des États, en particulier des États en développement, au transport aérien international tout en veillant à ce que les intérêts de tous les intervenants ne soient pas compromis par les changements.

Il y a plusieurs façons pour les États de libéraliser ou de faciliter la libéralisation de la réglementation relative à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens. Ils peuvent, par exemple, convenir de commun accord d'appliquer certains critères élargis pour la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes, notamment les options suivantes élaborées par l'OACI :

- La compagnie aérienne est et reste détenue substantiellement et contrôlée effectivement par des ressortissants d'un ou plusieurs États parties à un accord, ou par une ou plusieurs des parties elles-mêmes.
- La compagnie aérienne est et reste détenue substantiellement et contrôlée effectivement par des ressortissants d'un ou plusieurs États qui ne sont pas nécessairement parties à un accord, mais qui font partie d'un groupe prédéfini ayant une communauté d'intérêts.

- La compagnie aérienne a son principal établissement et/ou sa résidence permanente sur le territoire de l'État désignateur, et est sous le contrôle réglementaire effectif de cet État. Dans le contexte de cet arrangement, les éléments justificatifs du **principal établissement** peuvent être 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 des fonctions managériales, techniques et opérationnelles.
- La preuve du **contrôle réglementaire effectif** peut se fonder sur les éléments suivants sans y être limitée : la compagnie aérienne détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente, tel 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 et aux obligations concernant la garantie du service ; et 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.

Les États peuvent aussi traiter l'exigence de propriété et de contrôle des compagnies aériennes désignées étrangères avec plus de souplesse pour tenir compte des besoins d'autres États qui souhaitent libéraliser dans ce domaine. Quelques-unes des mesures que peut prendre un État consistent à :

- permettre à ses partenaires bilatéraux d'employer les critères élargis pour leurs transporteurs désignés tout en conservant pour les siens les critères traditionnels (comme cela se fait dans les accords bilatéraux auxquels est partie la Région administrative spéciale chinoise de Hong Kong) ;
- accepter les transporteurs désignés par ses partenaires bilatéraux qui ne répondent peut-être pas aux critères traditionnels de propriété et de contrôle pourvu que le transporteur respecte d'autres conditions prépondérantes, telles que des conditions de sécurité et de sûreté.
- rendre publique sa position sur les conditions auxquelles il accepterait des désignations étrangères. Ces renseignements, s'ils sont disponibles de la part d'un grand nombre d'États (par exemple par l'intermédiaire de l'OACI), amélioreraient grandement la transparence et aideraient à créer la certitude dont ont besoin les gouvernements, dans une perspective réglementaire, et les compagnies aériennes pour la planification et l'exploitation des services aériens internationaux.

Chapitre 4.5

FRET AÉRIEN

Le terme **fret** ou **fret aérien** se rapporte à tous les biens transportés à bord d'un aéronef à l'exception de la poste, des provisions de bord et des bagages de passagers (voir l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale). Le terme est aussi utilisé dans un sens plus large par les compagnies aériennes pour désigner tous les biens (fret, envois express et poste) transportés par la voie aérienne à l'exception des bagages. Un **service tout-cargo** est un service qui n'achemine que des marchandises, et qui peut être régulier ou non régulier.

Dans le domaine du transport aérien international, ce sont souvent les services aériens de passagers qui retiennent l'attention, alors que le fret en est également un élément important. Les services de fret aérien sont importants pour le développement national et le commerce international de nombreux États, par exemple les pays enclavés et les États dont les principales exportations sont des marchandises de haute valeur ou des denrées périssables.

Pour les expéditeurs de fret, les services aériens constituent une solution de rechange concurrentielle à d'autres formes de transport (ferroviaire, routier, maritime ou fluvial) pour répondre à leurs besoins en matière de rapidité, de qualité (beaucoup moins de dommages en route) et de coût. Plus les entreprises seront nombreuses à adopter le concept « **juste à temps** » (*technique qui permet que les biens arrivent sur le site au moment où ils sont nécessaires pour la production ou l'utilisation, au lieu d'être entreposés et de devenir un élément de stock coûteux*), plus les aéronefs seront utilisés comme prolongements aéroportés des entrepôts, afin de réduire le coût de maintien d'articles en stock.

Pour les compagnies aériennes, le fret aérien peut être une importante source de revenus. Sur certaines routes internationales majeures (par exemple sur l'Atlantique Nord, entre l'Europe et l'Asie, et sur le Pacifique nord/central), le fret a contribué grosso modo pour un cinquième au total des recettes des services aériens internationaux réguliers.

Une évolution plus récente qui ajoute de l'importance au fret aérien est la très importante expansion de l'activité des **services de coursiers** et **services de messagerie/petit colis**, qui

offrent un service aérien porte à porte de transport de documents ou de petits colis urgents, la livraison étant normalement garantie dans des délais spécifiés (par exemple le même jour ou le lendemain), mais sous réserve de limites de dimensions ou de poids. Certaines compagnies aériennes s'engagent davantage dans les services porte à porte, plutôt que de se limiter à la composante aérienne. Le transport du fret aérien est devenu de plus en plus intégré et mondialisé à la suite de prises de participation croisées entre compagnies aériennes et d'arrangements de coopération comme le **co-marquage** (*arrangement commercial par lequel des transporteurs aériens commercialisent un service sous une marque commune, les aéronefs employés pour ce service par chacun d'eux portant à la fois cette marque et l'identité du transporteur*), et le franchisage.

Le présent chapitre examine certaines caractéristiques distinctes du transport du fret aérien et donne des renseignements sur la façon dont les gouvernements réglementent ce type de transport.

CARACTÉRISTIQUES DISTINCTES DU FRET AÉRIEN

Par leur nature, les marchandises sont généralement moins sensibles que les passagers au temps qui s'écoule entre le point d'origine et le point de destination (sauf pour les envois express), à la route empruntée et aux escales. Alors que les passagers doivent être transportés sans retard jusqu'à leur destination, les marchandises peuvent souvent attendre s'il n'y a pas d'espace immédiatement disponible pour leur transport, être acheminées sur des routes différentes et faire de nombreuses escales.

Alors que les passagers ont tendance à faire des voyages aller-retour, le fret aérien ne se déplace généralement que dans un seul sens. Il y a quelques routes où le volume du trafic de marchandises est le même ou semblable dans les deux sens, mais il y en a beaucoup où ce volume est plusieurs fois plus élevé dans un sens que dans l'autre.

Le fret aérien tend à utiliser davantage le **transport intermodal**, qui fait intervenir plus d'un mode de transport, par exemple avion, camion, train ou bateau. Des dispositifs spéciaux sont souvent utilisés, comme les **palettes** normalisées (plate-formes sur lesquelles les marchandises sont assemblées et retenues par des filets ou des sangles) et les **conteneurs** (réceptacles spécialement conçus qui s'emboîtent dans les compartiments de fret des gros-porteurs). Ces dispositifs sont souvent appelés **unités de chargement** (Unit load device [ULD]). En plus d'accroître l'efficacité, leur utilisation facilite les échanges intercompagnies et le transport intermodal.

La plupart des compagnies aériennes internationales régulières considèrent le fret aérien transporté sur le pont inférieur de l'aéronef comme une source supplémentaire de revenus, qu'elles traitent comme un sous-produit de leurs services passagers. Cependant, le fret aérien peut avoir une plus grande importance sur une route où le volume de marchandises est suffisant pour justifier l'utilisation d'un avion mixte (qui transporte des passagers et des marchandises sur le pont principal), et il constitue la seule source de revenus en ce qui concerne un aéronef tout-cargo.

Bien que les compagnies aériennes vendent des services de fret directement aux clients, une forte proportion de leurs activités de vente fait intervenir des intermédiaires, tels que :

- les **agences de fret**, qui jouent le rôle de détaillants vendant des services de transport de fret aux expéditeurs pour le compte des compagnies aériennes, moyennant une commission ;
- les **groupeurs/transitaires**, qui agissent pour le compte des expéditeurs en tant que transitaires (bien que certains d'entre eux exploitent leurs propres aéronefs) et qui groupent souvent les envois de plusieurs expéditeurs, les livrant à une compagnie sous la forme d'une seule expédition et profitant de tarifs réduits pour expéditions en vrac.

Dans de nombreux pays, les entreprises commerciales qui sont des groupeurs/transitaires remplissent aussi les fonctions d'agents de fret, mais il y a des pays où cela est interdit par la loi.

**RÉGLEMENTATION
DU FRET AÉRIEN**

Sous l'angle de la réglementation économique du transport aérien international, le transport du fret aérien est généralement

considéré comme un élément de la réglementation gouvernementale portant sur l'accès aux marchés, les tarifs, la capacité, les vols non réguliers, etc., éléments qui sont examinés dans des chapitres distincts de ce manuel.

La plupart des gouvernements considèrent généralement le transport de marchandises comme faisant partie des services aériens de passagers, car la plupart des compagnies aériennes nationales transportent du fret en combinaison avec leurs services réguliers de passagers, un nombre relativement restreint ayant des opérations tout-cargo (en 2000, quelque 716 compagnies aériennes assuraient des services internationaux réguliers de passagers et environ 91 exploitaient des services réguliers internationaux tout-cargo). Ainsi, dans l'échange bilatéral de droits d'accès au marché (Chapitre 4.1), les États accordent normalement à leurs compagnies aériennes désignées le droit de transporter des passagers, des marchandises et du courrier sur les services internationaux réguliers convenus. Le droit d'exploiter des services aériens tout-cargo est généralement considéré comme implicite dans cette autorisation, mais certains accords bilatéraux sont plus spécifiques, parlant de « passagers, fret et poste, séparément ou sous toute combinaison ».

Certains accords bilatéraux de transport aérien attribuent des routes spéciales aux services tout-cargo. Reconnaisant la nature distincte du fret aérien, certains accords prévoient une souplesse spéciale de route pour les services tout-cargo, par exemple en autorisant l'utilisation de points intermédiaires différents de ceux qui sont autorisés pour les services passagers ou mixtes, tout en permettant l'exploitation de ces services par les compagnies aériennes désignées sur toute route à service mixte.

La réglementation gouvernementale de la capacité des transporteurs aériens (Chapitre 4.2) englobe également les opérations tout-cargo, mais a tendance à être moins restrictive que celle qui s'applique aux services aériens de passagers, parce que les marchandises intéressent généralement moins les compagnies aériennes nationales du point de vue de la production de recettes et de la part de marché. Les responsables de la réglementation du transport aérien traitent aussi des tarifs de fret dans le cadre de la réglementation gouvernementale des tarifs aériens (voir Chapitre 4.3).

Un grand nombre d'activités de transport aérien international non régulier sont des vols d'affrètement tout-cargo, tels que ceux qui sont réalisés par ou pour des groupeurs/transitaires, services de coursiers et services de messagerie/petit colis. Ces vols d'affrètement sont réglementés par les États dans le cadre des services de transport aérien non régulier (voir Chapitre 4.6).

Un problème majeur que rencontrent les exploitants de vols tout-cargo est le manque de souplesse dans les droits d'accès aux marchés dans le cadre des accords bilatéraux, où le fret aérien est traité comme faisant partie des services passagers. Dans ces accords, les limitations normalement imposées aux services passagers en ce qui concerne les routes, les droits de trafic, les fréquences, etc., peuvent s'appliquer également aux services tout-cargo. Les synergies étant minimales entre services passagers et services de fret (par exemple clients différents, besoins différents en matière d'heures de départ et d'arrivée, déséquilibres directionnels dans le mouvement du trafic), ces restrictions réglementaires font souvent que les transporteurs aériens ont du mal à maintenir un service tout-cargo économiquement viable.

D'autres problèmes réglementaires que peuvent rencontrer les exploitants de vols tout-cargo sont notamment :

- les couvre-feux aéroportuaires, qui limitent souvent la souplesse de programmation des vols, surtout pour les

services de coursiers et services express, qui ont tendance à attendre la fin de la journée pour recevoir les envois à expédier et à exploiter des vols de nuit pour les livrer le lendemain ;

- dans certains cas, la limitation des créneaux aéroportuaires utilisables par les vols de fret, surtout aux aéroports très fréquentés où les opérations tout-cargo reçoivent souvent une priorité moindre que les services passagers.

Avec l'accroissement de la taille et de l'importance du marché du fret aérien, les États sont plus nombreux à adopter des approches réglementaires plus souples, qui facilitent son développement. L'OACI a élaboré des éléments d'orientation sous la forme de modèles de clauses pour les accords de transport aérien que les États pourront utiliser facultativement en libéralisant leurs services de transport aérien ; ils figurent dans le Doc 9587.

Chapitre 4.6

SERVICES AÉRIENS NON RÉGULIERS

Un *service aérien non régulier* est un service de transport aérien commercial effectué autrement que comme un service aérien régulier. Un *vol affrété* est un vol non régulier effectué au moyen d'un aéronef affrété. Bien que les termes non régulier et *affrété* (par arrangement contractuel entre un transporteur aérien et une entité qui loue ses aéronefs à court ou à long terme) soient devenus quasiment interchangeables, il est à noter que les vols commerciaux non réguliers ne sont pas tous des vols affrétés.

C'est d'abord en Europe que les services aériens non réguliers sont devenus une catégorie importante du transport aérien, avant de s'étendre à l'Amérique du Nord et à d'autres régions. Ils ont connu un essor rapide au cours des années 1960 et 1970, stimulé par la demande croissante de voyages aériens à prix modéré. Bien que les États les considèrent souvent comme un complément aux services réguliers, les services non réguliers ont dans certaines régions, comme l'Europe, contribué au développement du tourisme international de masse, qui a eu une importance économique et sociale considérable dans de nombreux pays, tant industrialisés qu'en voie de développement.

À la différence des services aériens internationaux réguliers, réglementés essentiellement sur la base d'accords bilatéraux entre États, les services internationaux non réguliers sont généralement autorisés sur la base de la réglementation nationale. Les instances de réglementation de l'aviation réglementent parfois aussi des activités aériennes commerciales autres que de transport (telles que l'épandage aérien et les levés topographiques, ainsi que le survol et l'atterrissage d'aéronefs privés, d'affaires, militaires et d'État, qu'il s'agisse ou non de transport), mais ces dernières activités n'entrent pas dans le cadre du présent chapitre et du présent manuel.

La première section de ce chapitre décrit certaines caractéristiques des services aériens non réguliers qui les distinguent des services réguliers. La section suivante recense les nombreux types de services aériens internationaux non réguliers et la dernière traite de la façon dont les

gouvernements réglementent les services aériens internationaux non réguliers.

CARACTÉRISTIQUES DES SERVICES AÉRIENS NON RÉGULIERS

Les services aériens non réguliers, qui peuvent être assurés par tous types de transporteurs aériens, se distinguent des services réguliers par les caractéristiques suivantes. Ils sont habituellement exploités :

- en application d'un contrat d'affrètement, sur une base de point à point, et souvent d'un chargement complet (mais plusieurs affréteurs peuvent se partager la capacité d'un aéronef) ;
- sur une base ponctuelle, ou avec régularité mais sur une base saisonnière ;
- sans être assujettis aux obligations de service public qui peuvent être imposées aux transporteurs aériens réguliers, par exemple celle d'assurer des vols selon un horaire publié, quel que soit le coefficient de remplissage ;
- le risque financier d'une sous-utilisation de la charge payante étant assumé par l'affréteur et non par l'exploitant de l'aéronef ;
- généralement sans que le transporteur aérien contrôle directement les prix de vente au détail (la capacité de l'aéronef étant habituellement vendue en gros par le transporteur à des organisateurs de voyages à forfait, transitaires de fret ou autres entités) ;
- sous réserve qu'une autorisation soit demandée ou qu'un préavis soit donné pour chaque vol ou série de

vols, vers ou depuis le pays d'origine ou de destination, ou les deux.

**TYPES DE SERVICES
AÉRIENS INTERNATIONAUX
NON RÉGULIERS**

Au fil des ans, les services aériens internationaux non réguliers se sont développés pour répondre à l'évolution des exigences changeantes du marché du transport aérien et aux divers contextes de réglementation. Leur évolution pourrait en effet être décrite comme une croissance tirée par la demande, partant d'une petite base dont la réglementation était assez simple pour devenir un domaine assez important du transport aérien, à la réglementation plus complexe. Leur croissance a encouragé le développement de services aériens réguliers libéralisés, ce qui à son tour a réduit aussi bien l'ampleur du marché non régulier que la complexité de sa réglementation. Beaucoup des types distincts définis ci-dessous ont ainsi cessé d'être employés, mais les descriptions ont été conservées à des fins historiques. Les types actuels et anciens se classent en quatre catégories.

La première catégorie est celle des vols affrétés pour passagers. Parmi ceux qui sont offerts au grand public, on distingue :

- le **vol affrété avec réservation à l'avance (VARA)** ou **vol affrété pour groupe sans affinité**, où la totalité ou une partie de la capacité en passagers d'un aéronef est affrétée par un **organisateur de vols affrétés ou de voyages** qui revend les sièges au public, sous réserve de règles qui sont ou étaient susceptibles de comprendre des exigences telles que paiement à l'avance, dépôt préalable d'une liste, durée minimale de séjour, paiement d'un dédit en cas d'annulation, restrictions en matière d'arrêts intermédiaires et autres conditions ;
- le **vol affrété pour voyage à forfait (ITC)** où la totalité ou une partie de la capacité d'un aéronef est affrétée pour le transport de passagers qui ont acheté un voyage à forfait auprès d'un **organisateur de voyages à forfait** (organisateur de voyages qui revend des sièges avec hébergement et/ou d'autres prestations au sol, pour un prix global) ;
- le **vol affrété ouvert au public**, un type d'affrètement générique où la capacité est vendue au grand public

par des intermédiaires reconnus, souvent sans exigences réglementaires telles que voyage aller-retour, réservation à l'avance, etc.

Dans cette catégorie, les vols affrétés pour passagers qui sont ou étaient offerts seulement à certains segments admissibles du public ou qui sont pour le propre usage de l'affréteur, et non pour la revente, comprennent quatre types le plus souvent rendus obsolètes par la libéralisation, à savoir :

- le **vol affrété pour groupe à affinité**, à l'usage d'un ou plusieurs groupes composés de membres d'une association ou d'un club ayant des buts et des objectifs principaux autres que le voyage et qui présentent suffisamment d'affinité, avant de demander le transport par vol affrété, pour pouvoir se distinguer du grand public ;
- le **vol affrété pour groupe à intérêt commun**, où un organisateur revend des sièges à des personnes qui partagent un but commun dans le voyage (par exemple participation à une manifestation) mais qui n'appartiennent pas forcément à une association ou à un club ;
- le **vol affrété pour manifestation spéciale**, utilisé pour le transport de personnes qui vont assister à une manifestation spéciale de caractère religieux, sportif, culturel, social, professionnel ou autre ;
- le **vol affrété pour étudiants**, acheté en totalité pour le transport d'étudiants qui fréquentent un établissement reconnu d'enseignement supérieur, habituellement sous réserve de certaines restrictions d'âge ;
- le type le plus basique et intemporel, le **vol affrété pour entité unique** ou **vol affrété à usage propre**, utilisé par une entité (par exemple particulier, société, gouvernement) uniquement pour son propre usage, pour le transport de passagers et/ou de fret, et dont le coût est supporté uniquement par cette entité et non partagé directement ou indirectement avec d'autres.

La deuxième catégorie, celle des vols affrétés pour marchandises, comprend les vols affrétés pour fins de revente par des transitaires, groupeurs, associations d'expéditeurs, services de messagerie/petit colis et de coursiers et affréteurs analogues, ainsi que pour le propre usage de l'affréteur plutôt que pour la revente.

La troisième catégorie comprend des combinaisons ou des variantes des deux précédentes, dont :

- le **vol affrété mixte passagers/fret**, utilisé par le même affréteur pour transporter des passagers et du fret (par exemple participants à une foire commerciale et articles à exposer) ;
- le **vol affrété partagé**, où deux ou plusieurs affréteurs se partagent la capacité de l'aéronef.

En outre, deux pratiques ont créé d'autres variantes : le **panachage**, transport sur un même vol de plus d'un type de trafic affrété de passagers, par exemple avec réservation à l'avance et pour voyages à forfait ; et l'**intermélange**, transport sur un même vol de passagers ayant commencé leur voyage dans le pays d'origine du voyage aérien aller-retour et de passagers commençant leur voyage dans le pays de destination ; ces deux concepts sont désuets là où la réglementation a été libéralisée.

La quatrième catégorie de services aériens internationaux non réguliers est celle des vols non réguliers qui ne sont pas des vols affrétés, pour le transport de trafic couvert individuellement par un billet de passage ou une lettre de transport aérien (ce que l'on appelle parfois service à la demande ou de taxi aérien). Ces vols ne sont pas assurés en fonction d'un horaire publié mais sont vendus à des particuliers (habituellement des expéditeurs de fret). Ils empruntent des routes autorisées mais ne font escale qu'aux points en route où il y a du trafic à débarquer ou embarquer.

Les services aériens internationaux non réguliers ne sont généralement pas considérés comme incluant certains services réguliers qui peuvent être confondus avec des vols non réguliers, par exemple :

- vols inauguraux ;
- vols de mise en place ;
- tronçons supplémentaires de services réguliers ;
- vols réguliers utilisant des aéronefs loués avec ou sans équipage ;
- « affrètements partiels » sur des vols de services réguliers. Il est à noter qu'un **affrètement partiel est en réalité une méthode de commercialisation qui permet de vendre une partie d'un vol régulier (sièges ou espace) à la façon d'un service d'affrètement, en vertu d'un contrat transporteur-affréteur.**

**RÉGLEMENTATION
DES SERVICES AÉRIENS
NON RÉGULIERS**

La Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) fait la distinction entre les droits que les États contractants doivent accorder aux vols internationaux non réguliers (article 5) et ceux qu'ils doivent accorder aux services aériens internationaux réguliers (article 6). Les vols non réguliers y sont définis comme les vols effectués par tous les aéronefs « qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ». Selon le premier paragraphe de l'article 5, chaque État contractant doit accorder des droits de transit et d'escales non commerciales à tous les vols internationaux non réguliers effectués par des aéronefs d'autres États contractants « sans avoir à obtenir une autorisation préalable ». Le second paragraphe de cet article dispose que les vols commerciaux non réguliers « auront aussi le privilège d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables ». L'une des conséquences pratiques de l'article 5 est que les services internationaux non réguliers sont généralement soumis à des règles établies par des États individuellement et que la réglementation conjointe par accords bilatéraux et multilatéraux est rare.

Pour guider les États dans l'interprétation ou l'application des articles 5 et 6 de la Convention de Chicago, le Conseil de l'OACI a élaboré une définition de l'expression « service aérien international régulier », accompagnée de « notes sur l'application de la définition » et d'une « analyse des droits conférés par l'article 5 de la Convention » (voir Doc 9587). Lorsqu'il a rédigé cette définition, le Conseil a jugé inconditionnel le droit pour les États contractants d'imposer des règlements, conditions et limites à l'embarquement ou au débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier par le transport aérien commercial non régulier. Il a cependant exprimé l'avis qu'il doit être entendu que l'exercice de ce droit ne devrait pas rendre cette importante forme de transport aérien impossible ou non rentable.

Dans un cadre unilatéral où les activités internationales de transport non régulier/d'affrètement continuent d'être réglementées, les États d'origine et de destination réglementent indépendamment les uns des autres ces services entre leurs territoires. Dans cette situation, l'affréteur comme le transporteur doivent se conformer aux règles des deux États pour que l'activité soit **admise à l'affrètement**, c'est-à-dire pour qu'elle soit reconnue comme un affrètement véritable en

vertu de la réglementation pertinente. Ces règles figurent généralement dans les lois nationales, la réglementation gouvernementale, les énoncés de politique concernant le transport aérien et autorisant la réglementation de telles activités ou dans les licences/permis autorisant le vol ou les vols non réguliers. Dans certains cas, des décisions ponctuelles sont prises par les autorités de réglementation.

Les politiques nationales relatives au transport commercial international non régulier ont pris diverses formes, allant de strictes limitations jusqu'à la liberté totale. Les politiques de la plupart des États se situent entre ces approches. Lorsqu'un État élabore des politiques et règlements relatifs aux services aériens non réguliers, il tient habituellement compte du rôle que jouent ces services dans la satisfaction de la demande de transport aérien à prix modéré, de leur place dans le réseau global de transport aérien et de leur contribution à la réalisation de priorités et d'intérêts nationaux généraux (par exemple promotion du tourisme, intensification de l'utilisation des aéroports, création d'emplois et développement local).

Pour se livrer au transport aérien international non régulier, un transporteur doit être en possession d'un permis de l'État dont il a la nationalité. Certains États exigent des transporteurs étrangers qu'ils en fournissent la preuve. Les autorités du transport aérien peuvent autoriser des activités internationales non régulières d'un transporteur national ou étranger en lui délivrant une licence ou un permis (autorisation ou permission générale accordée sur une base continue pour une durée relativement longue, par exemple une année ou une saison), ou de façon ponctuelle pour un ou plusieurs vols.

Les États peuvent aussi adopter des procédures pour a) exiger l'approbation préalable des programmes de vols affrétés ou de chacun des vols ; ou b) ne pas exiger l'approbation préalable des vols ; et c) exiger une notification avant le vol et/ou un compte rendu après le vol. Certains États peuvent continuer d'employer la méthode de l'inscription préalable des transporteurs sur une liste de ceux qui sont habilités à assurer des vols d'affrètement.

Divers États utilisent des combinaisons des méthodes ci-dessus et prennent en compte la réciprocité, l'origine du trafic, la région dont il s'agit, la nationalité du transporteur (national ou étranger), le type de transporteur ou les dimensions des aéronefs, le type de vol d'affrètement ou d'autres facteurs déterminants. Les États ont pour pratique générale d'exiger le dépôt d'un plan de vol ou de quelque notification préalable (habituellement 24 heures à l'avance) aux fins du contrôle de la circulation aérienne, des douanes, de l'immigration et de la santé publique. (L'Annexe 9 à la

Convention relative à l'aviation civile internationale contient des dispositions selon lesquelles les États contractants doivent réduire le plus possible ces formalités pour la facilitation des vols non réguliers.)

Certains États ont conclu des accords bilatéraux sur les services aériens non réguliers ou des accords bilatéraux de transport aérien portant à la fois sur les services réguliers et les vols affrétés, pour permettre l'exploitation de services non réguliers selon des conditions convenues mutuellement. Ces accords contiennent normalement des dispositions concernant les règles d'admissibilité à l'affrètement (par exemple acceptation des règles du pays d'origine ou harmonisation des règles), les points qui pourront être desservis, l'équité et l'égalité des chances, la fixation des prix, les droits de trafic inclus, la désignation des transporteurs et la délivrance des permis ; et des dispositions analogues à celles qui figurent dans d'autres accords sur des questions techniques telles que les exemptions douanières ou les consultations et l'arbitrage.

Quelques accords multilatéraux seulement sur les services aériens non réguliers ont été conclus, tous sur une base régionale (comme l'Accord multilatéral de 1956 sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe, entre États de la CEAC, et l'Accord multilatéral de 1971 sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers, entre membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE). En général, les accords de ce type ouvraient la voie à un régime plus libéral en autorisant les vols non réguliers entre les États signataires, par exemple en prévoyant la libre admission de certains types de vols non réguliers (par exemple vols humanitaires, vols affrétés d'urgence, vols affrétés pour entité unique ou desservant des routes non desservies directement par des services réguliers), sous réserve seulement de notification préalable.

Un problème fondamental que connaissent de nombreux États relativement à la réglementation des services internationaux non réguliers est de savoir comment réaliser un équilibre entre les intérêts commerciaux des exploitants de services réguliers et ceux des exploitants de vols affrétés dans les mêmes marchés, tout en tenant compte des intérêts économiques généraux du pays concerné. Les États qui maintiennent une réglementation importante imposent généralement diverses restrictions ou divers contrôles pour assurer que les services aériens non réguliers ne nuisent pas à la rentabilité et à l'efficacité de leurs services réguliers et/ou pour répondre à l'impératif d'un certain équilibre dans les avantages que les transporteurs de chaque État intéressé retirent de l'affrètement. Les contrôles auxquels ces États peuvent soumettre les activités commerciales non régulières comprennent :

- des restrictions à la commercialisation au moyen de définitions et de règles applicables aux vols affrétés, (par exemple en n'autorisant pas certains types de vols affrétés) ;
- des restrictions de caractère géographique et portant sur les routes (par exemple en n'autorisant l'exploitation de certains types d'affrètements que dans des zones définies ou le long de routes spécifiées) ;
- contrôle de la capacité (comportant, par exemple, une limite numérique spécifique ou liée à un certain pourcentage des vols réguliers) ;
- contrôle des prix.

Un autre problème que rencontrent divers États lorsqu'ils réglementent les services internationaux non réguliers découle de l'absence de définition claire et acceptée d'un service non régulier (il est défini uniquement comme autre qu'un service régulier). Ceci est particulièrement vrai dans des cas où la

distinction entre les deux types de services est devenue floue. Par exemple, lorsque les services d'affrètement sont devenus plus facilement ouverts à une utilisation par le grand public, ils en sont arrivés à être appelés « vols affrétés avec horaire régulier » ou « vols affrétés programmés », offerts au public avec une régularité ou une fréquence telles qu'ils constituent une série systématique reconnaissable.

La plupart des transporteurs réguliers offrent maintenant des tarifs réduits et des conditions qui étaient auparavant plus habituelles pour les vols affrétés. Avec l'évolution de l'industrie du transport aérien et l'augmentation du nombre d'États qui ont adopté une politique libérale en matière de réglementation du transport aérien international, l'utilité de telles distinctions pour les vols affrétés a été mise en question. Dans le cas de l'Union européenne, le « troisième train » de libéralisation du transport aérien a pratiquement éliminé la distinction d'ordre réglementaire entre les deux (en permettant à des transporteurs non réguliers/affréteurs d'exploiter des vols réguliers et de vendre des vols directement au public), bien que l'industrie semble conserver la distinction pour ce qui est de la façon dont les services non réguliers sont commercialisés et exploités.

Chapitre 4.7

ACTIVITÉS COMMERCIALES DES COMPAGNIES AÉRIENNES

Le présent chapitre traite des aspects commerciaux et connexes du transport aérien international (ce que l'on appelle parfois les questions de pratique commerciale « *doing business* »). Même si les instances de réglementation ne leur accordent pas autant d'importance qu'aux éléments principaux de la réglementation que sont, de leur point de vue, l'accès aux marchés, la capacité et les tarifs, ils présentent de l'intérêt en matière réglementaire car ils sont de nature à accroître ou réduire l'accès aux marchés et l'efficacité et/ou la rentabilité des transporteurs aériens.

Les trois premières sections de ce chapitre portent sur des aspects qui ont été réglementés dès les débuts des services aériens internationaux, à savoir la conversion des monnaies et le transfert de recettes, l'emploi de personnel étranger, ainsi que la vente et la commercialisation du transport aérien international.

La quatrième section présente l'environnement en constante évolution de la distribution des produits de transport aérien et de leur commerce électronique, notamment par les systèmes informatisés de réservation et Internet. La cinquième section traite de la réglementation de l'activité grandissante de location d'aéronefs.

La vente et la commercialisation des services de transport aérien international, la distribution des produits des compagnies aériennes (y compris les systèmes informatisés de réservation), et la location d'aéronefs sont réglementées dans diverses mesures, essentiellement par les autorités du transport aérien. Par contre, deux autres activités (conversion des monnaies et transfert de recettes, et emploi de personnel étranger) sont réglementées principalement par des autorités non aéronautiques, respectivement sur la base de contrôles des changes et de lois sur l'immigration, ainsi que par des règlements d'application générale. Au moment de la rédaction de ce manuel les activités par Internet (telles que les ventes en ligne) sont pratiquement non réglementées, mais elles pourraient faire l'objet de futures réglementations gouvernementales.

CONVERSION DES MONNAIES ET TRANSFERT DE RECETTES

Le réseau mondial très étendu des agences de voyages et la possibilité d'assurer un transport aérien international sur une base intercompagnies permettent conjointement aux transporteurs aériens de vendre des billets dans de nombreux pays, y compris ceux qu'ils ne desservent pas directement. Ces transporteurs accumulent ainsi des recettes dans de nombreuses monnaies, dont certaines font l'objet de contrôles des changes. La **conversion et le transfert des monnaies** — *des fonds en monnaie locale restant après que les dépenses locales ont été soustraites des recettes locales étant changés en une devise convertible que le transporteur aérien pourra transférer à son siège ou ailleurs*, constituent des problèmes de longue date dans les cas où des États, pour des raisons diverses, avaient imposé des contrôles des changes qui ne permettaient pas la conversion et le transfert des monnaies, les limitaient ou les retardaient considérablement.

Dans un certain nombre de cas, les transporteurs aériens ont fait des efforts collectifs, souvent sous les auspices de l'Association du transport aérien international (IATA), pour obtenir la conversion et le transfert de leurs recettes bloquées dans certains pays. Il y a eu aussi quelques cas de représentations conjointes dans le même but de la part des gouvernements concernés.

Les efforts de réglementation officiels visant à assurer la conversion et le transfert des monnaies ont, cependant, eu tendance à tomber dans le domaine bilatéral. Une petite minorité d'accords bilatéraux sur les services aériens enregistrés auprès de l'OACI contiennent des dispositions accordant aux compagnies aériennes désignées le droit de convertir et de transférer tout excédent des recettes locales sur les dépenses locales. À ce propos, l'OACI a élaboré une clause type pour la conversion des devises destinée à être utilisée par les États dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens. (Le texte de cette clause type figure dans le Doc 9587.)

Dans presque tous les cas où la conversion et le transfert des monnaies locales sont traités à l'échelon bilatéral, quelque type de limitation intervient ; ainsi, le processus peut être soumis à une formule convenue ou à un régime de paiement spécial, le transfert peut être limité au siège du transporteur aérien, ou une devise convertible peut être spécifiée. Dans certains cas, les dispositions exigent que la conversion soit faite rapidement ou à un taux de change particulier (par exemple le taux de change en vigueur à la date de la conversion, le taux des transactions courantes ou le taux officiel) et que le transfert ne soit soumis à aucune taxe ou autre restriction.

Une condition plus générale (énoncée ou non) qui peut dans certains cas prolonger de façon injustifiée le processus de conversion et de transfert veut que la conversion et le transfert soient conformes aux procédures établies dans le régime de contrôle des changes de l'État. Dans de nombreux cas, les autorités de l'aviation civile devront convaincre les fonctionnaires d'un autre service gouvernemental et/ou un organisme privé, tel qu'une banque, qu'il importe de respecter les engagements bilatéraux en matière de conversion et de transfert.

EMPLOI DE PERSONNEL ÉTRANGER

Par la nature de leurs activités, les transporteurs aériens internationaux emploient du personnel de différentes nationalités. Pour certaines de ces activités, ils préfèrent employer du *personnel étranger* — *personnes qui n'ont pas la nationalité de l'État où elles auront à travailler* (et qui ont habituellement la nationalité de l'État où le transporteur aérien a son siège). Ce personnel a donc besoin d'obtenir de cet État l'autorisation d'y résider et d'y travailler. En fonction de la législation et de la réglementation de l'État en matière de résidence et d'emploi et de la façon dont elles sont appliquées, ce personnel peut remplir les conditions requises pour obtenir le droit de résidence et d'emploi auprès du transporteur aérien. Lorsque ce n'était pas le cas, cependant, les États ont cherché d'autres moyens de faire en sorte que leurs transporteurs aériens puissent engager du personnel étranger dans certaines catégories d'activités.

Une petite minorité des accords bilatéraux sur les services aériens enregistrés auprès de l'OACI contiennent des dispositions qui autorisent un transporteur aérien étranger à faire entrer et à maintenir dans un État certains types d'employés étrangers. Presque toutes ces dispositions sont assorties de certaines restrictions, telles que les suivantes :

- limite numérique réciproque ;

- condition selon laquelle un certain pourcentage d'employés locaux du transporteur aérien étranger doivent être des ressortissants du pays ;
- condition selon laquelle les employés doivent être basés dans les aéroports ou les villes que le transporteur aérien dessert directement ;
- condition selon laquelle l'entrée et le séjour seront régis par la législation nationale ou par un accord mutuel entre les transporteurs aériens.

La principale difficulté dans ce domaine concerne la condition (explicite ou tacite) selon laquelle l'admission de l'employé étranger du transporteur aérien pour la résidence et le travail sera soumise à la législation et à la réglementation nationales. Dans certains cas, les lois et règlements nationaux ne contiennent aucune disposition relative aux employés étrangers des compagnies aériennes, ou imposent des conditions que l'employé étranger ne peut pas remplir. C'est pourquoi certaines des dispositions bilatérales relatives à l'emploi de personnel étranger sont énoncées en termes assez larges, non restrictifs, indiquant par exemple qu'il ne sera pas exigé de permis de travail.

Un autre aspect de la situation concernant le personnel étranger est que, comme dans le cas de la conversion et du transfert des recettes, les autorités de l'aviation civile se trouvent dans une situation où elles doivent convaincre les fonctionnaires d'un autre service gouvernemental (en l'occurrence, les autorités de l'immigration) qu'il importe de respecter un engagement bilatéral visant à permettre l'entrée et la résidence de certains employés étrangers de transporteurs aériens étrangers. À ce propos, l'OACI a également élaboré une clause type concernant le personnel étranger et l'accès aux services locaux, destinée à être utilisée par les États dans leurs accords bilatéraux ; cette clause figure, elle aussi, dans le Doc 9587.

VENTE ET COMMERCIALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

La possibilité de vendre et de commercialiser le transport aérien international est un élément important des activités d'un transporteur aérien. Bien que plus d'un tiers des accords bilatéraux sur les services aériens enregistrés auprès de l'OACI contiennent des dispositions relatives à la vente des services de transport aérien, la *commercialisation* (ou *marketing*) — *promotion des ventes par des moyens tels que*

la publicité et les incitations, peut faire l'objet de différents régimes, en fonction de l'activité.

Presque toutes les dispositions des accords bilatéraux sur les services aériens qui portent sur la vente du transport aérien international comprennent le droit pour un transporteur aérien étranger de maintenir des bureaux de vente et de vendre ses produits directement ou par l'intermédiaire d'agents. Certaines de ces dispositions spécifient le droit de vendre dans certaines monnaies et exigent que les usagers soient libres d'acheter les services aériens des transporteurs concernés.

Au nombre des restrictions que peuvent prévoir les dispositions relatives aux ventes, on trouve une condition exigeant l'accord des compagnies aériennes sur toutes les questions commerciales, et une autre qui n'autorise les bureaux de vente que **sur réseau** — aux aéroports ou dans les villes directement desservis par le transporteur aérien étranger (mais dans certains autres cas, une compagnie étrangère désignée peut être autorisée à établir des bureaux de vente **hors réseau** — dans des villes qui ne se trouvent pas sur son réseau de services réguliers). L'OACI a rédigé une clause bilatérale type sur la vente et la commercialisation des produits de services aériens qui figure dans le Doc 9587.

Bien que l'expression « commercialisation du transport aérien international » ne figure pas dans les accords bilatéraux sur les services aériens, certains États considèrent que le terme « vendre librement ses services », ou le droit à une chance juste et égale de faire concurrence aux transporteurs aériens de l'autre partie, comprennent nécessairement des activités de commercialisation. Le terme apparaît dans l'Annexe sur les services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS — voir Chapitre 3.3). Dans cette annexe, la commercialisation des services de transport aérien comprend « tous les aspects de la commercialisation tels que l'étude des marchés, la publicité et la distribution ». L'annexe précise cependant que les activités de vente et de commercialisation ne comprennent pas « la tarification des services de transport aérien ni les conditions applicables ».

En fonction du type d'activité de commercialisation, les États ont fait appel à un ou plusieurs des types de réglementation ci-après :

- pour les incitations (telles que les programmes de fidélisation), certains États utilisent le régime tarifaire applicable, incluant de telles incitations dans la définition du « tarif » ;
- pour la publicité, certains États utilisent des lois nationales conçues pour assurer des pratiques commerciales loyales et la protection du consommateur ;

- en général, la plupart des États utilisent la disposition bilatérale qui accorde aux transporteurs aériens des chances égales et équitables de livrer concurrence ou d'exploiter les services aériens visés par l'accord.

**DISTRIBUTION DES PRODUITS
DES COMPAGNIES AÉRIENNES
ET COMMERCE ÉLECTRONIQUE**

On entend généralement par **distribution des produits des compagnies aériennes** les moyens par lesquels les services de transport aérien sont commercialisés et vendus, tels que les bureaux de vente traditionnels des compagnies aériennes et les agences de voyage, ainsi que les moyens plus modernes que sont les systèmes informatisés de réservation et Internet.

Alors qu'auparavant la distribution des produits des compagnies aériennes reposait principalement sur les bureaux de vente de ces compagnies elles-mêmes et les agences de voyage, elle a acquis un outil très efficace et précieux avec l'avènement des **systèmes informatisés de réservation (SIR)**, qui donnent des renseignements sur les horaires des transporteurs aériens, les places disponibles et les tarifs, et au moyen desquels des réservations sur des services de transport aérien peuvent être faites.

Les systèmes informatisés de réservation fournissent aux agences de voyage, sur lesquelles les compagnies aériennes s'appuient fortement dans la réalisation de leurs ventes, des renseignements à jour concernant non seulement les horaires de vol, les tarifs passagers et les disponibilités en sièges des compagnies aériennes, mais aussi sur une gamme d'autres services de voyage et de loisirs. Les SIR facilitent aussi leur travail de réservations et d'émission de billets. Sur de grands marchés, de nombreux transporteurs aériens considèrent comme indispensable la participation à un ou plusieurs systèmes informatisés de réservation.

Peu après leur introduction, cependant, les SIR ont fortement appelé l'attention dans une perspective de réglementation, à cause de leur influence croissante sur la vente et la distribution des services de transport aérien international. Plusieurs États craignaient que les SIR, puissant outil de commercialisation, ne risquent d'être utilisés de façon abusive pour favoriser injustement certains transporteurs aériens ou services aériens, étant donné que la plupart des SIR appartenaient alors à des grandes compagnies aériennes. Lors de la mise en place des SIR et au début de leur développement, les activités de réglementation se sont axées sur quatre grands aspects :

- l'affichage de l'information (l'ordre dans lequel les vols sont affichés, la façon dont il faut traiter différents types de vols [sur réseau, avec partage de code]) ;
- la participation des transporteurs aériens (notamment les conditions, les redevances, l'inclusion d'horaires de transporteurs aériens non participants et la participation de transporteurs aériens dominants dans certains marchés) ;
- les questions relatives aux données (diffusion de renseignements sur les réservations, protection du caractère confidentiel des données personnelles, diffusion de données cumulatives) ;
- inclusion (ou exclusion) des vols non réguliers.

Une réglementation des SIR est intervenue aux niveaux tant national qu'international. Au niveau national, plusieurs États (comme les États-Unis et le Canada) ont élaboré des règlements nationaux détaillés sur les SIR. Il existe aussi quelques codes de conduite sur les SIR au niveau régional, dont ceux qui ont été adoptés par la Communauté européenne (CE), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC).

À un niveau mondial, général, l'OACI a élaboré un Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation, à suivre par les États (adopté par le Conseil en 1991 et révisé en 1996), et deux modèles de clauses sur les SIR dont les États pourraient utiliser l'une ou l'autre dans leurs accords sur les services aériens (elles figurent dans le Doc 9587). Comme il est noté au Chapitre 3.3, les SIR sont mentionnés également dans l'AGCS, dans son annexe relative au transport aérien, comme l'un des trois aspects des services de transport aérien à libéraliser dans le cadre des règles sur commerce multilatéral.

Certains aspects de la réglementation des SIR ont tendance à traduire des approches différentes, selon que cette réglementation devrait être générale ou plus détaillée. Par exemple, le code de l'OACI exige un ou des affichages neutres des horaires des transporteurs aériens, des places disponibles et des tarifs. Pour y arriver, les codes régionaux européens prescrivent des conditions détaillées pour des affichages des vols établissant une différenciation entre vols sans escale, autres vols directs et services en correspondance ; tandis que les règlements nationaux des États-Unis ne prescrivent pas de conditions détaillées mais exigent que les mêmes critères d'affichage des vols soient employés pour tous les transporteurs aériens participants.

Pour la réglementation bilatérale, les États se sont généralement fondés sur la disposition de leurs accords bilatéraux qui accorde à leurs transporteurs aériens des « chances équitables et égales de livrer concurrence/d'exploiter des vols » ainsi que sur la réciprocité pour traiter des questions de SIR intéressant le transport aérien international. Certains accords bilatéraux récents ont aussi inclus des dispositions spécifiques relatives aux SIR, destinées à protéger les usagers du transport aérien et à assurer la non-discrimination et la concurrence loyale entre fournisseurs de services SIR et entre participants.

Depuis le milieu des années 1990, le secteur des SIR dans le monde s'est concentré autour de quatre grands serveurs mondiaux : Amadeus, Galileo, Sabre et Worldspan. Avec l'expansion de leur présence et de leur volume d'affaires, ceux-ci se sont vus de plus en plus comme des **systèmes de distribution mondiaux**, c'est-à-dire des fournisseurs d'informations complètes sur les voyages et les possibilités de réservations non seulement pour la partie aérienne, mais aussi pour les hôtels, locations de voitures, chemins de fer et excursions.

Une autre évolution significative est le changement dans la structure de propriété des SIR. L'appartenance de tous les grands SIR à des compagnies aériennes a constamment décliné, et à la fin de 2003, trois des quatre grands serveurs de SIR mondiaux (Amadeus étant l'exception) appartenaient en totalité à d'autres intérêts que des compagnies aériennes.

En même temps, avec les avancées de la technologie et la croissance générale du **commerce électronique (e-commerce ou cybercommerce)** — activité commerciale menée par des moyens électroniques, il s'est produit une rapide augmentation des ventes en ligne de produits des compagnies aériennes sur Internet.

D'une manière générale, deux types d'activités de cybercommerce interviennent dans la distribution des produits des compagnies aériennes :

- a) le **cybercommerce de détail (B2C)** (*business-to-consumer*), qui permet à une entité commerciale de vendre des produits ou de fournir des services aux consommateurs sur Internet (par exemple en donnant accès aux horaires de vol, aux disponibilités en sièges et aux tarifs des compagnies aériennes, et en permettant des réservations et d'autres activités). Il existe plusieurs types différents de sites web B2C : 1) sites web d'agences de voyage traditionnelles, qui constituent une simple extension des points de vente au détail et de leurs processus commerciaux ;

2) agences de voyage en ligne qui n'ont pas de points de vente au détail classiques ; 3) sites web de compagnies aériennes ; 4) sites web appartenant conjointement à des groupes de compagnies aériennes, qui offrent des choix de produits plus larges que le site web d'une seule compagnie ;

- b) le **cybercommerce interentreprises (B2B)** (*business-to-business*), qui permet des échanges de produits, de services et d'informations entre entités économiques (par exemple compagnies aériennes, agences de voyage, serveurs de SIR et fournisseurs de transport aérien) directement sur Internet. Il s'agit par exemple d'un cybermarché pour cellules et moteurs d'avions et composants d'avionique, services de maintenance, carburant, etc. Ces sites web B2B relient par Internet des compagnies aériennes acheteuses et des fournisseurs, avec l'objectif de réaliser des économies sur les coûts en intégrant et en rationalisant les chaînes d'approvisionnement. Un SIR constitue un autre exemple. Un SIR sert de moteur de réservation à la plupart des sites web de type B2C et de système de réservation de voyages en ligne pour grandes entreprises et compagnies aériennes.

Les grands serveurs de SIR élargissent encore l'activité B2B au **cybercommerce d'entreprise à entreprise à consommateur (B2B2C)** (*business-to business-to-consumer*), dans lequel une entreprise vend un service ou un produit à des consommateurs qui sont les usagers finaux par l'intermédiaire d'autres entreprises. Par exemple, en fournissant aux agences de voyage participantes un outil personnalisé de réservation sur le web, les serveurs de SIR peuvent atteindre indirectement les consommateurs via leurs agences de voyage.

Ces changements ont créé de nouveaux défis pour les instances de réglementation. Si certaines des préoccupations suscitées à l'origine par les SIR du point de vue réglementaire se sont atténuées à mesure que la propriété de ces systèmes échappait aux transporteurs aériens, d'autres sont apparues avec le développement rapide du commerce électronique, en particulier sur Internet. Comme aucun site web n'est complètement indépendant des SIR, l'attention en matière de réglementation a eu tendance à se focaliser principalement sur les aspects d'Internet relatifs aux consommateurs et à la concurrence, comme ce fut le cas pour les SIR avant l'introduction d'une réglementation.

À propos des aspects qui concernent le consommateur, il s'agit de savoir comment faire en sorte que les systèmes basés sur Internet fournissent aux consommateurs des renseignements complets et qui ne soient pas trompeurs. Les SIR

traditionnels doivent constituer une source d'informations détaillées et neutres sur les services aériens, mais ce n'est pas nécessairement le cas pour les sites web, alors que ces sites peuvent offrir aux consommateurs un choix supplémentaire d'options de voyage avec une plus grande variété de produits nouveaux, tels que les tarifs « Internet seulement » et les ventes de billets aux enchères. Une autre préoccupation des consommateurs a trait à l'utilisation et à la divulgation de renseignements personnels sur Internet. Pour protéger les consommateurs contre les risques d'une information incomplète ou trompeuse et renforcer leur confiance, plusieurs États ont traité la question dans le cadre des droits des passagers des compagnies aériennes ; d'autres ont appliqué aux transactions sur Internet la législation et la réglementation générales sur la protection des consommateurs.

La question primordiale concernant la concurrence est de savoir si certaines pratiques associées à l'utilisation d'Internet sont susceptibles de fausser la concurrence et de porter préjudice aux consommateurs, malgré la dynamique concurrentielle qu'Internet apporte sur le marché. D'une part, l'usage d'Internet est susceptible de créer des possibilités accrues de concurrence plus vigoureuse et d'apparition de nouvelles entreprises, qui pourraient aboutir à de nouveaux produits et services et à une innovation technologique plus dynamique. D'autre part, certains secteurs du commerce sur Internet peuvent donner lieu à un comportement anti-concurrentiel, si ceux qui occupent le marché cherchent à y maintenir ou renforcer leur pouvoir au moins pendant une certaine période. Ainsi, des sites web B2B et B2C appartenant conjointement à des concurrents horizontaux en position dominante sur leurs marchés respectifs pourraient avoir un effet anticoncurrentiel si les compagnies aériennes propriétaires et participantes les utilisaient pour collaborer et coordonner leurs prix et leurs services, indirectement en envoyant des signaux ou directement, étouffant ainsi la concurrence. Les compagnies aériennes propriétaires pourraient aussi établir une discrimination contre des transporteurs, des agences de voyage et des fournisseurs concurrents, en refusant l'accès à leurs systèmes fondés sur Internet à des conditions équitables et raisonnables. À cet égard, certains États examinent la question dans le cadre des règles/règlements existants sur les SIR, des lois sur la concurrence et des lois sur la protection des consommateurs.

La réponse réglementaire en matière de distribution des produits n'est pas facile pour les instances de réglementation à cause des changements constants qui interviennent sur le marché et dans les pratiques commerciales. De plus, de multiples canaux de distribution parallèles coexistent actuellement, et le rythme et l'étendue de l'acceptation des nouveaux systèmes basés sur Internet varient entre les États, de sorte qu'il est difficile de trouver des formules de

réglementation appropriées ou de tenir à jour les réglementations. À cause des changements dans l'industrie des SIR, certains États (par exemple Australie, États-Unis), après un long processus d'examen, ont décidé de cesser de les réglementer.

Une autre évolution importante est la **billetterie électronique (e-ticketing)**, méthode d'émission et de distribution de billets de compagnies aériennes sans production de coupons de papier. À une époque de concurrence grandissante, la billetterie électronique permet des économies considérables aux compagnies aériennes et aux agences de voyage, tout en étant commode pour les consommateurs. Bien que l'usage de billets électroniques ait été à ses débuts appliqué principalement aux itinéraires sur réseau d'un transporteur unique, la **billetterie électronique intercompagnies (e-interlining)**, qui permet l'usage de billets électroniques sur plus d'une compagnie aérienne s'est répandue, un nombre grandissant de compagnies aériennes ayant introduit cette pratique ou élargi la possibilité à des routes supplémentaires. Cette pratique pourrait cependant avoir des incidences en matière réglementaire, par exemple à propos des aspects de responsabilité et de sûreté du transport aérien international.

LOCATION D'AÉRONEFS

La pratique du **leasing**, c'est-à-dire de la **location d'aéronefs**, au lieu de l'achat, par un transporteur aérien auprès d'un autre transporteur aérien ou d'une entité autre qu'une compagnie aérienne, n'a cessé de s'étendre depuis une vingtaine d'années. L'utilisation d'aéronefs loués joue un rôle important pour les compagnies aériennes dans la fourniture des services aériens internationaux, reflétant en particulier les avantages économiques et la souplesse de la location par rapport à l'achat (cette pratique permettant notamment de réduire la charge financière initiale ou l'endettement, de bénéficier d'avantages fiscaux et de répondre à des demandes saisonnières de capacité supplémentaire). Dans un contexte réglementaire libéralisé, la location d'aéronefs facilite l'entrée de nouveaux transporteurs sur le marché.

Il existe différents types de locations d'aéronefs. Elles peuvent être caractérisées par leur finalité. Les transporteurs aériens ont recours aux **baux financiers** ou **crédit-bail** pour éviter les importantes dépenses d'équipement et souvent l'endettement qu'implique l'achat direct d'un aéronef auprès du constructeur, ou pour réduire les charges fiscales ou d'autres coûts. Par exemple, un transporteur aérien peut vendre tout ou partie de sa flotte à une banque ou à une autre

institution financière, puis reprendre à bail les aéronefs. Les baux financiers sont des accords à long terme qui donnent l'apparence extérieure de la propriété, c'est-à-dire que l'aéronef porte le nom et le logo du transporteur aérien et est généralement immatriculé dans l'État du transporteur aérien.

Par contre, les **baux d'exploitation** sont conçus de façon à répondre aux besoins immédiats d'un transporteur qui souhaite disposer d'avions supplémentaires, souvent sur une base saisonnière ou à court terme. Un transporteur aérien qui possède des avions en excédent ou sous-utilisés peut les donner à bail à d'autres transporteurs.

Sur le plan réglementaire, les deux grands types de locations d'aéronefs sont les **locations sans équipage** et les **locations avec équipage**. La **location avec équipage partiel** (personnel de cockpit ou de cabine) est parfois appelée **damp lease**.

Dans ce contexte, le **loueur** est la partie auprès de laquelle l'aéronef est pris en location ; le terme **preneur** désigne la partie à qui l'aéronef est donné en location. Par exemple, si le transporteur aérien A loue un aéronef au transporteur aérien B, A est le transporteur aérien loueur et B le transporteur aérien preneur.

L'utilisation grandissante d'aéronefs loués dans le transport aérien international risque cependant de poser des problèmes de sécurité et des problèmes économiques si l'aéronef loué est immatriculé dans un État autre que celui de l'exploitant qui l'utilise dans des services commerciaux internationaux. Les politiques et pratiques actuelles des États concernant l'utilisation d'aéronefs loués sont conçues principalement en vue d'assurer la conformité aux normes de sécurité et de faire en sorte que les droits économiques accordés par les accords bilatéraux ou régionaux ne soient pas utilisés par des tiers qui n'y ont pas droit.

En ce qui a trait aux aspects de la location d'aéronefs qui concernent la sécurité, plusieurs définitions figurant dans l'Annexe 6 à la Convention de Chicago présentent un intérêt particulier. **L'État d'immatriculation** est l'État sur les registres duquel l'aéronef est inscrit ; **l'État de l'exploitant** est l'État dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, à défaut, son domicile permanent ; **l'exploitant** est une personne, un organisme ou une entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs. Un **permis d'exploitation aérienne (AOC)** est un permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

La question fondamentale qui se pose en matière de sécurité est de savoir quel État (État d'immatriculation de

l'aéronef ou État de l'exploitant) est responsable de l'observation des normes de sécurité établies par la Convention de Chicago et ses Annexes, et quel exploitant est responsable de veiller à la conformité aux normes de sécurité établies dans les lois et règlements nationaux applicables. Dans certains cas, les responsabilités de l'État et de l'exploitant en matière de sécurité sont claires. Des problèmes risquent de se poser sur le plan de la sécurité lorsqu'un aéronef loué est immatriculé dans un État autre que celui de l'exploitant qui l'utilise pour des services aériens internationaux.

Les États ont abordé les questions de sécurité découlant de la location d'aéronefs en utilisant les procédures établies dans la Convention de Chicago et ses Annexes, et plus récemment par l'article 83 *bis* de la Convention. La Convention confie la responsabilité d'assurer la conformité aux normes de sécurité applicables en première instance à l'État d'immatriculation de l'aéronef mais aussi, pour certains aspects, à l'État de l'exploitant. L'article 83 *bis* de la Convention, entré en vigueur le 20 juin 1997 (voir le Doc 9587), décrit une manière de transférer de l'État d'immatriculation (transporteur aérien loueur) à l'État de l'exploitant (transporteur aérien preneur) tout ou partie des fonctions et obligations conférées par les articles 12, 30, 31 et 32 a) de la Convention.

De plus, les préoccupations réglementaires en matière de sécurité sont abordées de plus en plus dans les accords bilatéraux de transport aérien, dans des règlements ou des résolutions d'organismes régionaux (par exemple Union européenne, Conférence européenne de l'aviation civile), ainsi que dans diverses réunions et études de l'OACI. L'OACI a aussi élaboré des éléments d'orientation sur la location des aéronefs, notamment des modèles de clauses concernant la location d'aéronefs, à utiliser facultativement par les États dans des contextes bilatéraux ou régionaux (voir Doc 9587), ainsi que sur l'application de l'article 83 *bis* (voir Cir 295).

Les réglementations nationales peuvent avoir des incidences sur l'utilisation des aéronefs loués dans le transport aérien international. Par exemple, pour des raisons de sécurité, les États-Unis n'approuvent pas la location avec équipage d'aéronefs immatriculés dans un autre État à leurs transporteurs aériens nationaux. Cependant, compte tenu de l'utilisation généralisée d'aéronefs loués dans le transport aérien international, les États semblent aborder la question de l'approbation/désapprobation des locations d'aéronefs essentiellement sur la base de l'utilisation de ces aéronefs par des transporteurs aériens étrangers et plus souvent au cas par cas que sur la base de politiques d'application générale.

Étant donné que la location d'aéronefs peut être organisée de diverses façons, ce qui peut aboutir à des situations diverses

et complexes en matière de sécurité, des mesures coordonnées et une coopération de la part des différents États concernés sont nécessaires pour garantir que les responsabilités en matière de sécurité soient clairement comprises et respectées. À cet égard, il n'y a pas de formule unique préétablie qui puisse répondre à toutes les situations du point de vue de la sécurité.

Dans la réglementation économique de la location d'aéronefs, les États approuvent ou ne réglementent pas les accords de location où le loueur n'est pas un transporteur aérien et n'est pas contrôlé par un transporteur aérien. Autrement dit, les baux financiers et baux d'exploitation de longue durée où le loueur est une entreprise de location, une banque ou une autre entité sont généralement permis dans le transport aérien international.

Dans une perspective bilatérale, les préoccupations économiques relatives à la location d'aéronefs ont tendance à se focaliser sur le risque, dans un marché du transport aérien bilatéral, qu'une compagnie aérienne d'un pays tiers soit en mesure, par le biais d'une situation de location, d'exercer des droits de trafic qui ne lui appartiennent pas ou d'en bénéficier. Les États permettent généralement des locations d'aéronefs entre compagnies aériennes des deux parties, tout en restreignant ou n'autorisant pas les locations, en particulier avec équipage, auprès de compagnies aériennes de pays tiers. Toutefois, l'augmentation du nombre d'accords bilatéraux libéralisés, tels que les accords « ciel ouvert », qui accordent des droits de trafic sans restriction, réduirait le nombre de cas où une compagnie aérienne d'un pays tiers n'a pas les droits de route sous-jacents. Autrement dit, un État aura plus d'opportunités d'utiliser des aéronefs loués lorsque les pays concernés auront tous des accords sur les services aériens libéralisés.

D'un point de vue économique, les locations sans équipage ne semblent pas susciter autant de préoccupations, sur le plan de la réglementation, que les locations avec équipage. Dans la mesure où les locations sans équipage, qui font intervenir comme loueurs d'autres parties que des compagnies aériennes, sont spécifiquement mentionnées dans les accords bilatéraux sur les services aériens, ces locations ne nécessitent pas d'approbation mais seulement une notification au partenaire bilatéral. Cependant, certains accords bilatéraux ne font aucune distinction entre locations avec ou sans équipage et appliquent les mêmes critères aux deux types.

Au niveau régional, seule la recommandation de la CEAC sur la location aborde ce point d'une façon générale, en indiquant que le recours à des aéronefs loués avec équipage ne devrait pas être un moyen de contourner les lois, règlements et accords internationaux applicables.

L'emploi d'aéronefs loués pour répondre à des besoins soudains, imprévus, pour de courtes périodes, comme dans le cas d'une défaillance mécanique d'un aéronef attendant l'embarquement ou le chargement, est traité au niveau national, généralement par le biais d'une dispense ou de quelque forme d'approbation préalable. Le préavis étant extrêmement court dans de telles situations, ce qui rend l'approbation préalable impraticable dans la plupart des cas, une solution possible (comme le suggère la recommandation de la CEAC sur la location) est d'établir, à partir des renseignements présentés par les compagnies aériennes, une liste des transporteurs aériens approuvés par les autorités aéronautiques nationales auprès desquels un transport aérien pourra louer un aéronef sans grand préavis pour une courte période afin de répondre à un besoin imprévu.

Pour aider les États à formuler des politiques claires, efficaces et transparentes en matière de location d'aéronefs dans le transport aérien international, l'OACI a dressé la liste ci-après de points à prendre en considération lorsque des décisions sont à prendre pour ce qui est d'approuver ou désapprouver l'emploi d'aéronefs loués :

- a) Pour chaque situation faisant intervenir une location, déterminer :
 - 1) quels États sont responsables des différents aspects de la supervision de la sécurité ;
 - 2) quel exploitant a la responsabilité de se conformer aux normes de sécurité établies par la Convention de Chicago et ses Annexes ;
 - 3) quelles mesures sont nécessaires pour l'exploitation sûre des aéronefs loués (par exemple familiarisation des équipages/validation des licences, etc.) ;
- b) Établir les types de location qui peuvent être approuvés ou qui ne nécessitent pas de réglementation, comme :
 - 1) les baux financiers et d'exploitation d'entités autres que des compagnies aériennes ;
 - 2) les locations d'aéronefs appartenant à des transporteurs aériens des parties à l'accord bilatéral pertinent ;
 - 3) les locations avec équipage dans les situations imprévues et de courte durée, en utilisant une liste de compagnies aériennes approuvées pour louer des aéronefs.
- c) Établir des critères pour l'approbation de la location avec équipage d'aéronefs de compagnies aériennes de pays tiers, tels que :
 - 1) possession des droits de trafic en cause ;
 - 2) réciprocité ;
 - 3) aucun avantage lié au trafic transporté ou à l'utilisation de la route.
- 4) si un accord en vertu de l'article 83 *bis* serait efficace et approprié. Dans l'affirmative, décider :
 - i) quels États y participeront ;
 - ii) quelles fonctions de sécurité seront transférées ;
 - iii) quels aéronefs seront visés.

Chapitre 4.8

ACTIVITÉS DE COOPÉRATION ENTRE COMPAGNIES AÉRIENNES

L'environnement d'exploitation de l'industrie du transport aérien devient plus concurrentiel, les transporteurs aériens internationaux adoptent diverses stratégies pour s'adapter aux changements, notamment des arrangements de coopération innovants. De ces pratiques de coopération entre compagnies aériennes, le présent chapitre présente trois des plus notables et en expansion, qui ont retenu l'attention ces derniers temps en ce qui concerne la réglementation : les alliances de compagnies aériennes, le partage de codes et le franchisage. En raison des incidences que ces pratiques peuvent avoir sur l'accès aux marchés, la concurrence et les intérêts des consommateurs, ce ne sont pas seulement les autorités de réglementation du transport aérien qui s'en occupent, mais elles peuvent être réglementées aussi, ou autrement, dans certains cas, par des entités gouvernementales chargées de la concurrence ou de la protection des consommateurs.

ALLIANCES DE COMPAGNIES AÉRIENNES

Les *alliances de compagnies aériennes* — unions volontaires de compagnies aériennes liées par divers arrangements de coopération commerciale sont un phénomène mondial relativement récent et en évolution rapide dans l'industrie du transport aérien.

Un accord d'alliance peut comporter des éléments divers tels que le partage de codes, la réservation de capacité, la coopération en matière de commercialisation, la tarification, les programmes de gestion des stocks et de fidélisation, la coordination des horaires, le partage de bureaux et d'installations aéroportuaires, les coentreprises et le franchisage.

Les alliances de compagnies aériennes, transnationales en particulier, sont une conséquence de la réaction des transporteurs aériens face, notamment, à ce qu'ils perçoivent comme des contraintes d'ordre réglementaire (par exemple

restrictions bilatérales sur l'accès aux marchés ou sur la propriété et le contrôle), à la nécessité de réduire leurs coûts par des économies d'échelle et par une plus grande envergure, et à un environnement plus globalisé et de plus en plus concurrentiel.

Les alliances modernes diffèrent de la coopération traditionnelle entre compagnies aériennes (services aériens mis en pool, par exemple) en ce que cette dernière comporte généralement une entente intercompagnies sur les tarifs et/ou le partage de capacité, de coûts et de recettes, qui porte généralement sur des routes en duopole et fournit peu d'incitations à la concurrence ou à l'efficacité, alors que les alliances modernes sont normalement édifiées autour de la possibilité de synergies et de la complémentarité des structures de routes et des services.

Les alliances peuvent être intérieures, régionales, intercontinentales ou mondiales ; elles peuvent être de toute taille, être conclues en vue de toute finalité ou de tout objectif particulier, et pour toute durée. De nombreux accords prévoient seulement une coopération d'ampleur limitée (par exemple partage de codes sur certaines routes), mais le nombre d'alliances stratégiques de grande portée a augmenté ces dernières années. L'évolution la plus remarquable a été l'émergence de plusieurs *méga-alliances* — groupements en alliance de compagnies aériennes grandes et moyennes, réparties géographiquement, avec des réseaux mondiaux combinés étendus. Trois exemples typiques de ces alliances d'envergure mondiale sont :

- *Star Alliance*, fondée en 1997 par Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines System (SAS), Thai Airways International et United Airlines. (Fin 2003, cette alliance comptait quinze compagnies aériennes membres. Site web : www.star-alliance.com) ;
- *Oneworld*, fondée en 1998 par American Airlines, British Airways, Cathay Pacific et Qantas. (Fin 2003,

elle comptait huit compagnies aériennes membres. Site web : www.oneworldalliance.com) ;

- **Sky Team**, fondée en 2000 par AeroMexico, Air France, Delta Air Lines et Korean Air. (Fin 2003, elle comptait six compagnies aériennes membres. Site web : www.skyteam.com).

La composition de chaque alliance peut cependant être instable. Un exemple est le groupe « Wings », piloté par KLM et Northwest Airlines, qui avaient formé en 1989 une des premières alliances stratégiques. Cette alliance a vu depuis lors de nombreux changements de sa composition, le dernier en date étant la conclusion, en octobre 2003, d'un accord de fusion entre son membre fondateur KLM et Air France, un des membres fondateurs de Sky Team.

Si la plupart des arrangements d'alliance sont axés sur les services passagers, certaines alliances ont été formées avec une focalisation sur le fret aérien. Des alliances intermodales avec les chemins de fer se sont également développées en Europe et en Amérique du Nord. De plus, des partenariats en alliance croisée, généralement bilatéraux, sont apparus sur une scène déjà complexe.

L'impact des alliances mondiales sur l'industrie du transport aérien est significatif. Leur pouvoir de commercialisation, en même temps que leurs conséquences au niveau de la concurrence, notamment leur présence dominante à certains aéroports pivots, ont poussé des compagnies petites ou moyennes, inquiètes pour leur survie, soit à développer un segment particulier d'un marché, soit à livrer concurrence comme transporteurs assurant des services de point à point à bas coûts. Certaines petites compagnies aériennes ont aussi pris l'initiative de former des alliances régionales avec des transporteurs voisins partageant les mêmes vues (par exemple Carib Sky Alliance), ou de conclure des ententes de franchise avec de grandes compagnies (voir la section sur le franchisage des compagnies aériennes).

Les alliances ont aussi attiré une attention considérable de la part des autorités de réglementation en raison de leurs incidences possibles sur l'accès aux marchés, la concurrence et les intérêts des consommateurs. Certains projets d'alliances majeures ont été étudiés de près par les organismes de réglementation nationaux et régionaux compétents et, dans certains cas, des mesures réglementaires ont été introduites pour contrer les aspects anti-concurrentiels des arrangements (par exemple en exigeant l'abandon d'un certain nombre de créneaux pour faciliter l'entrée d'autres compagnies aériennes sur le marché). Le traitement réservé aux alliances de compagnies aériennes dans la réglementation varie selon les

États et il est essentiellement ponctuel plutôt que systématique, souvent dicté par les considérations générales de politique aérienne des États concernés.

PARTAGE DE CODES ENTRE COMPAGNIES AÉRIENNES

Étroitement liée à la question des alliances, la pratique du partage de codes s'est développée plus tôt et a été un élément majeur de la plupart des alliances.

La pratique du partage de codes, par laquelle un transporteur aérien autorise un autre transporteur à utiliser pour un vol son code d'identification, ou par laquelle deux transporteurs partagent pour un vol le même code d'identification, peut prendre différentes formes. Elle peut, par exemple, faire intervenir une compagnie majeure qui partage son code avec un petit transporteur d'apport ; elle peut aussi être un arrangement entre deux transporteurs internationaux, ou dans certains cas trois ou davantage, pour un vol international exploité en coopération ou pour un service en correspondance qui utilise le même code.

Comme d'autres formes d'initiatives de coopération entre compagnies aériennes, le partage de codes a été adopté par de nombreux transporteurs internationaux pour s'adapter à l'environnement de plus en plus concurrentiel. Du point de vue des transporteurs, les principales raisons de recourir au partage de codes sont les suivantes :

- obtenir une meilleure position d'affichage dans les systèmes informatisés de réservation dans des cas où le vol est traité comme un service sur réseau, avec un niveau de priorité plus élevé dans le listing qu'un service intercompagnies ;
- dans le contexte d'un environnement de plus en plus concurrentiel, former des liens de coopération avec d'autres transporteurs pour maintenir, préserver et améliorer leur position sur le marché ;
- améliorer leur présence sur des routes sur lesquelles ils n'assurent pas de vols, au moyen d'un outil de marketing peu coûteux ;
- permettre à deux transporteurs d'exploiter un service conjoint viable là où les volumes de trafic ne justifient pas que chacun d'eux assure des vols ;
- obtenir du trafic d'apport ;

- rester concurrentiel ou, dans certains cas, améliorer la position concurrentielle en attirant du trafic dans l'orbite des partenaires du partage de codes ;
- obtenir un accès accru au marché vers des points qui, jusqu'alors, faisaient l'objet de restrictions du fait de dispositions relatives à la capacité dans des accords bilatéraux sur les services aériens.

Dans la pratique, les effets sur les compagnies aériennes diffèrent en fonction de leur situation particulière. Dans certains cas, les compagnies aériennes qui font partie d'une alliance plus large peuvent nettement retirer des avantages du partage de codes lorsque cette pratique apporte du trafic supplémentaire et des recettes additionnelles. Dans d'autres cas, dans le contexte d'une alliance transnationale, l'arrangement de partage de codes pourrait n'être profitable qu'à d'autres transporteurs et d'autres pays, si les services sont exploités exclusivement par l'autre partie, avec des conséquences possibles pour la première partie en termes d'emploi et de recettes.

Pour les aéroports aussi bien que pour les passagers, le partage de codes en lui-même ne sera pas automatiquement bénéfique dans chaque cas, bien qu'il puisse être intéressant pour les exploitants d'aéroports et pour les voyageurs lorsque les circonstances sont favorables (par exemple lorsqu'il aboutit à des fréquences accrues à destination/en provenance de l'aéroport, et à un plus grand choix pour les passagers).

Le partage de codes entre compagnies aériennes peut avoir des avantages pour les pays en développement, dans la mesure où il permet de desservir à un coût minimal des routes à faible densité de trafic et d'utiliser des droits inutilisés jusqu'alors. Il peut ainsi être un instrument qui facilite la participation de compagnies aériennes de pays en développement au transport aérien international. Cependant, la pratique doit encore s'installer. Cela pourrait changer lorsque les avantages potentiels de cette forme de coopération en arriveront à être considérés comme un moyen de s'adapter à l'environnement concurrentiel en mutation et de permettre aux compagnies aériennes de pays en développement de participer de façon plus économique et efficace au transport aérien international.

De même que les alliances, le partage de codes a suscité certaines préoccupations du point de vue réglementaire, car il est perçu comme un moyen d'accroître indirectement l'accès aux marchés. Actuellement, la pratique générale est que le partage de code international soit traité dans le processus de négociation bilatéral et que des droits de trafic sous-jacents soient requis pour que des services en partage de code soient approuvés. Dans certains cas, des dispositions spécifiques dans

les accords bilatéraux peuvent aussi être nécessaires pour les services en partage de code, en particulier lorsqu'un pays tiers intervient. Mis à part son lien avec des droits de trafic sous-jacents, le partage de codes n'est pas assujéti à un traitement réglementaire systématique, mais fait plutôt l'objet d'un traitement au cas par cas dicté par des considérations générales de politique aéronautique, économiques ou de concurrence.

Le partage de codes influence la concurrence de deux façons, soit qu'il la renforce par la fourniture de services supplémentaires ou meilleurs, soit qu'il la réduise par une concentration des forces en jeu sur le marché. Lorsque l'exploitation de vols en partage de codes est envisagée, il faut donc peser soigneusement, au cas par cas, les aspects potentiellement favorables à la concurrence ou anti-concurrentiels.

Le partage de codes peut donner lieu à des incertitudes en ce qui concerne la responsabilité du transporteur. Il pose deux questions juridiques importantes : quel est le transporteur aérien responsable dans le cadre du régime de Varsovie et quel est le transporteur aérien responsable vis-à-vis du passager dans les problèmes de responsabilité envers l'utilisateur/le consommateur? En ce qui concerne la première question, il semblerait que le partage de codes, lorsqu'il comporte une correspondance, ne doit pas nécessairement être assimilé au transport successif, comme c'est habituellement le cas des vols intercompagnies, mais que la responsabilité juridique ultime pourrait néanmoins être déterminée par le contrat de transport entre le passager et le transporteur contractuel, en fonction de l'intérêt du passager ou de ses ayants droits. Lorsque le service en partage de codes ne comporte pas de transport successif, d'autres considérations juridiques concernant le droit de réparation légale peuvent intervenir. Pour les questions de responsabilité envers l'utilisateur, les règles et les pratiques usuelles de l'industrie du transport aérien s'appliqueraient, à savoir que la responsabilité incombe au transporteur exploitant. En tout état de cause, avant de s'engager dans la fourniture de services, les partenaires d'un partage de codes devraient s'entendre sur les questions de responsabilité et aviser le public, de sorte qu'elles fassent partie des conditions de transport.

Les conséquences du partage de codes pour le consommateur soulèvent la question de savoir s'il constitue une pratique trompeuse ou s'il est, au contraire, avantageux pour lui. Le souci général est que l'information fournie aux voyageurs au sujet d'un voyage, réel ou éventuel, soit exacte et complète, qu'elle ne soit pas source de confusion et n'induisse aucunement en erreur. À ce propos, l'OACI recommande que les renseignements fournis aux consommateurs comprennent les vols, les exploitants, les escales intermédiaires et les changements d'avion, les compagnies aériennes et les

aéroports. Même si les compagnies aériennes sont les premières responsables des mesures à prendre, d'autres dans la chaîne d'information, tels que les agences de voyage, les systèmes informatisés de réservation et les aéroports, devraient également intervenir. Il est recommandé en outre que, au minimum, l'information nécessaire soit fournie aux passagers de plusieurs façons :

- verbalement et, si possible, par écrit lors de la réservation ;
- par écrit sur le billet lui-même et/ou (si cela n'est pas possible) sur la fiche indiquant l'itinéraire qui accompagne le billet ou sur tout document remplaçant le billet, tel qu'une confirmation écrite, en incluant des renseignements tels que la personne à contacter en cas de problèmes, ainsi qu'une indication claire de la compagnie aérienne responsable en cas de dommage ou d'accident ;
- verbalement, à nouveau, par le personnel au sol de la compagnie aérienne à toutes les étapes du voyage.

Le partage de code peut avoir des incidences au niveau de certains autres aspects de la réglementation du transport aérien. Dans la pratique, par exemple, certains gouvernements s'inquiètent des normes de sécurité de compagnies étrangères avec lesquelles leurs compagnies aériennes nationales ont des arrangements de partage de code. Une autre préoccupation concerne les incidences, en matière de sûreté, du risque qu'une menace qui pourrait exister à l'encontre d'une compagnie aérienne puisse être étendue à son ou ses partenaires dans un arrangement de partage de codes, ainsi que les mesures de sûreté supplémentaires ultérieures que les autorités compétentes pourraient imposer. Il est donc indispensable que des lignes de responsabilité et de reddition de comptes soient clairement établies pour les parties qui interviennent dans les arrangements de partage de codes, sachant que les réglementations technique et opérationnelle peuvent varier considérablement d'une compagnie aérienne partenaire à l'autre.

Des renseignements plus détaillés et une analyse du partage de codes figurent dans la Circulaire 269 — *Incidences du partage de codes entre compagnies aériennes*.

FRANCHISAGE

Pour les compagnies aériennes, le franchisage est un arrangement commercial dans le cadre duquel un transporteur

franchiseur accorde une franchise ou droit d'utiliser certains de ses éléments d'identité d'entreprise (tels que son code d'identification de vol, ses couleurs et ses symboles de marketing) à un transporteur qui est franchisé pour commercialiser ou livrer ses produits de services aériens, en général sous réserve de normes et de contrôles destinés à maintenir la qualité souhaitée par le franchiseur.

Dans le cadre d'un accord de franchisage, le franchisé (généralement une petite compagnie aérienne) paie normalement un droit et des redevances pour utiliser la marque du franchiseur (généralement un grand transporteur aérien) et d'autres éléments associés à cette marque (par exemple uniformes et autres symboles de marketing, systèmes informatisés de réservation et programmes de fidélisation, ventes et commercialisation, procédures de service à la clientèle, etc.), l'intention étant que les passagers aient le sentiment de voyager avec une grande compagnie aérienne. Tout en prenant le visage public du franchiseur, le franchisé maintient généralement son indépendance dans la réalisation de ses activités et la gestion de ses recettes et il peut dans certains cas continuer à utiliser son propre nom pour ses services.

La pratique du franchisage chez les compagnies aériennes a commencé aux États-Unis dans les années 1980. Elle fait généralement intervenir un grand transporteur avec de petites compagnies aériennes régionales, ces dernières jouant le rôle de transporteurs d'apport et opérant sous la marque de la première (par exemple Air Wisconsin Airlines, Atlantic Coast Airlines comme United Express ; Comair, SkyWest Airlines comme Delta Connection ; et Mesa Airlines, Air Midwest comme US Airways Express, etc.). En Europe, le franchisage, expérimenté d'abord au Royaume Uni, sous l'impulsion de British Airways, et utilisé plus récemment par plusieurs autres grands transporteurs européens, comme Air France, Lufthansa et Iberia, a maintenant été étendu par ces compagnies aériennes à l'Afrique et au Moyen-Orient (les accords de franchise de British Airways, par exemple, incluent trois transporteurs africains : Comair d'Afrique du Sud, Regional Air du Kenya et Zambian Air Services de Zambie).

Il est à noter, cependant, qu'une distinction est à faire entre le type de fonctionnement en franchise qui existe depuis de nombreuses années aux États-Unis et les arrangements de franchisage plus récents pratiqués par les transporteurs européens. Par exemple, tandis qu'il existe souvent des liens financiers entre le transporteur franchiseur des États-Unis et ses compagnies aériennes d'apport (le grand transporteur ayant généralement une participation dans le capital de ces dernières), tel n'est pas le cas en Europe. Aux États-Unis, il existe aussi, normalement, des liens opérationnels étroits entre les compagnies aériennes partenaires, et le grand transporteur

à une plus grande mesure de contrôle et d'influence sur les compagnies d'apport, l'arrangement faisant souvent intervenir une coordination plus étroite en matière de marketing, d'échanges d'équipement, de services d'assistance en escale, etc. En Europe, ces éléments n'existent pas dans la même mesure, et l'apport de trafic n'est pas l'objectif premier de l'arrangement comme il l'est aux États-Unis. En ce qui concerne la méthode de franchisage, les arrangements européens correspondent donc davantage au concept de franchisage décrit ci-dessus.

Si le franchisage n'est pas une pratique largement répandue actuellement (sauf en Amérique du Nord et en Europe), il devient pourtant de plus en plus courant à mesure que la libéralisation du transport aérien continue de s'étendre.

Le principal avantage du franchisage est de permettre aux transporteurs partenaires d'allier leurs points forts respectifs ; ainsi, par exemple, une petite compagnie aérienne peut combiner ses activités à bas coûts avec la marque forte et le système de distribution puissant d'une grande compagnie, tandis que le grand transporteur peut étendre sa marque à des routes sur lesquelles il n'exploite pas effectivement de services aériens.

Dans la perspective d'un franchiseur, les avantages peuvent être :

- une plus grande exposition de la marque, et un apport de trafic provenant du franchisé ;
- un revenu accru provenant des droits et redevances ;
- une extension de son réseau, avec un minimum de risque financier, à des routes ayant une moindre densité de trafic, qu'il ne pourrait probablement pas desservir profitablement, ou à des marchés dans lesquels il était absent ;
- une meilleure utilisation des créneaux aux aéroports encombrés, pour des routes plus lucratives (lorsqu'il transfère à ses franchisés des routes où le trafic est moins dense).

Dans la perspective du transporteur franchisé, les avantages peuvent être :

- une marque plus reconnue et un apport de trafic provenant du grand transporteur ;
- l'accès aux grands réseaux de distribution de produits et à des programmes de fidélisation ;

- l'accès à des compétences et à de la formation ;
- le renforcement de ses services et de sa réputation.

Toutefois, certains risques peuvent aussi être associés au franchisage. Par exemple, le franchiseur peut risquer des dommages pour son image de marque si les choses se passent mal avec le service d'un franchisé (par exemple accident ou service de piètre qualité). Si le franchiseur dépend de ses franchisés pour desservir certains marchés, il risque d'avoir une lacune dans son réseau si le franchisé met fin au partenariat. Quand au franchisé, l'arrangement pourrait comporter un risque de perte d'identité et de coût accru ou de pressions pour le respect des normes fixées par le franchiseur.

Étant donné que le franchisage, par le biais de la marque/du marketing, permet essentiellement à une compagnie aérienne de prendre le visage public d'une autre, il peut soulever de nombreuses questions semblables à celles du partage de codes, qui fait également intervenir plus d'une compagnie aérienne. En ce qui concerne les aspects techniques et opérationnels, par exemple, des questions peuvent se poser en ce qui concerne l'attribution des droits et des responsabilités des parties pour les services exploités dans le cadre d'un tel arrangement (par exemple de quelle compagnie faudra-t-il employer l'indicatif d'appel pour la circulation aérienne? En vertu des droits de route, de trafic et d'exploitation de quelle compagnie les services seront-ils exploités? De qui faut-il utiliser les créneaux pour les services? Qui devrait être chargé du dépôt des horaires et des tarifs?).

Du point de vue de la réglementation économique, des problèmes peuvent se poser dans trois principaux domaines : a) droits d'accès aux marchés ; b) effets sur la concurrence ; c) besoin de protection des consommateurs.

Le franchisage n'est guère susceptible de poser des problèmes de réglementation majeurs lorsqu'il fait intervenir seulement des transporteurs du même pays (tels que ceux des États-Unis) ou du même marché commun (par exemple Union européenne), les services en cause étant principalement intérieurs et assujettis au même régime de réglementation (spécialement dans un environnement entièrement libéralisé). Par contre, lorsqu'il porte sur des services internationaux, en particulier s'il s'agit de transporteurs de différents pays, on a eu connaissance de certains problèmes de réglementation, voire de différends qu'il occasionnait.

Dans le domaine des droits d'accès au marché, par exemple, un problème peut se poser si la compagnie aérienne franchisée exploite un service sur des routes où elle a ses propres droits de route/de trafic sous-jacents, mais utilise ses

aéronefs et offre ses services en utilisant la marque du franchiseur (qui n'a pas les droits de route/de trafic sous-jacents sur les mêmes routes). Certains États (par exemple l'Afrique du Sud) sont plus souples, autorisant leurs transporteurs locaux à exploiter des services en utilisant le nom d'un franchiseur étranger sur des routes tant intérieures qu'internationales. D'autres États pourraient cependant exiger que le franchiseur et le franchisé possèdent l'un et l'autre les droits nécessaires en vertu d'accords bilatéraux pertinents. Des questions peuvent aussi se poser en ce qui concerne la désignation. Un franchisé peut-il utiliser la désignation du franchiseur? Dans l'affirmative, comment un franchisé étranger peut-il satisfaire aux critères du pays du franchiseur en matière de propriété et de contrôle? Ou bien le franchisé peut-il opérer sous sa propre désignation mais offrir ses services en utilisant la marque du franchiseur?

En ce qui concerne les effets sur la concurrence, bien que beaucoup des routes exploitées par des franchisés soient généralement trop petites pour soutenir une concurrence entre plusieurs transporteurs, on pourrait se demander dans certaines circonstances si les exigences pertinentes du droit de la concurrence sont satisfaites, en raison de la nature d'un tel

arrangement, qui implique un niveau élevé de coopération entre deux compagnies aériennes indépendantes, en particulier lorsqu'un grand transporteur franchiseur coordonne horaires et prix avec ses partenaires franchisés sur des routes couvrant des marchés majeurs.

Dans le domaine de la protection du consommateur, étant donné que le franchisage, comme le partage de codes, implique qu'un exploitant utilise la marque et/ou le code d'une autre compagnie aérienne, il peut avoir des effets semblablement trompeurs sur les passagers (par exemple des passagers pourraient se trouver dans la situation d'avoir réservé sur une compagnie et de voyager sur une autre). Il existe donc un besoin, dans une perspective réglementaire, de traiter la question de la divulgation. À ce propos, beaucoup des mesures réglementaires relatives au partage de codes peuvent être appliquées aussi au franchisage. Les préoccupations d'ordre réglementaire concernant une délimitation claire des responsabilités entre les partenaires pour les questions de sécurité, de sûreté, de responsabilité ainsi que les questions économiques (par exemple indemnisation en cas de refus d'embarquement, bagages mal acheminés, etc.) devraient aussi être abordées convenablement.

Chapitre 4.9

PASSAGERS AÉRIENS

L'énorme essor des voyages aériens internationaux, couplé à de multiples innovations dans les services et les tarifs, en particulier sur les marchés libéralisés, a créé plusieurs nouveaux sujets de préoccupation pour les instances de réglementation du transport aérien. L'un d'eux concerne les intérêts des consommateurs, qui retiennent de plus en plus l'attention et englobent de nombreuses questions, dont les « droits des passagers aériens » et la relation contractuelle entre les transporteurs aériens et les usagers.

La première section du présent chapitre traite de l'évolution positive en ce qui concerne les droits reconnus aux passagers et les questions connexes. Les deux sections suivantes traitent de questions qui représentent des évolutions assez négatives ou fâcheuses du point de vue des passagers aussi bien que des transporteurs aériens, à savoir les passagers indisciplinés ou perturbateurs et les passagers non munis des documents requis.

DROITS DES PASSAGERS

Bien qu'elle n'ait pas de définition formelle internationalement admise, l'expression *droits des passagers* est employée pour désigner d'une manière générale la protection des passagers ou les indemnisations auxquelles ils ont droit pour certaines actions contraires à leurs intérêts de la part des compagnies aériennes et/ou des aéroports, qui sont spécifiées dans des réglementations gouvernementales ou dans le contrat de transport de la compagnie aérienne et/ou d'autres engagements publiés. Certains de ces droits sont protégés depuis longtemps. Par exemple, la Convention de Varsovie (voir aussi le Chapitre 3.2) régit la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents, perte de bagages et retards.

Avec la libéralisation de la réglementation du transport aérien international, la protection des passagers et l'amélioration de leurs droits prennent une importance accrue, en particulier, mais pas exclusivement, sur les grands marchés.

Pour les compagnies aériennes des États en développement qui exploitent des vols à destination et en provenance de grands marchés, la façon de traiter cette question a des conséquences à long terme pour leur viabilité concurrentielle.

Alors que la libéralisation est placée sous le signe de l'ouverture des marchés pour la satisfaction des besoins des usagers, la focalisation des compagnies aériennes sur les compressions de coûts et les forces concurrentielles du marché a parfois eu des incidences négatives sur les intérêts du consommateur. La qualité du service offert ne répond pas toujours aux attentes de ce consommateur. Les contraintes afférentes aux infrastructures de certains aéroports (telles que l'encombrement de l'espace aérien et la capacité d'acheminement des passagers) ont aggravé la situation. Ceci a souvent entraîné du mécontentement des passagers au sujet des prestations des compagnies aériennes et/ou des aéroports, par exemple des services d'assistance en escale inadéquats en cas de retard ou d'annulation de vols, ou information insuffisante des usagers.

En réaction à ce qui était perçu comme une baisse de la qualité des services à la clientèle, bon nombre d'États ont adopté des mesures réglementaires portant sur certaines de ces questions, telles que l'indemnisation en cas de refus d'embarquement, les interdictions de fumer, la communication de statistiques sur la ponctualité des vols et l'accessibilité des vols pour les passagers handicapés. Certains gouvernements exigent aussi que les compagnies aériennes, entre autres choses, veillent à ce que tous leurs tarifs soient mis à la disposition du public, divulguent les informations relatives aux politiques en matière d'annulation et s'abstiennent de toute publicité trompeuse.

Au niveau de l'industrie, de nombreuses compagnies aériennes ont pris aussi l'initiative, par des *engagements volontaires* (autoréglementation juridiquement non contraignante) à éclaircir ou améliorer leurs politiques ou leurs pratiques en ce qui concerne certains services aux consommateurs (par exemple offres tarifaires, remboursements de billets, refus d'embarquement, retards et annulations de vols,

acheminement des bagages, suite réservée aux plaintes et besoins spéciaux de certains passagers), souvent en réaction à des pressions du public et pour éviter des mesures de réglementation.

À l'échelon mondial, l'Association du transport aérien international (IATA) a élaboré des conditions contractuelles (Résolution 724) applicables aux vols internationaux des compagnies aériennes membres ; cette résolution est exécutoire. L'IATA a élaboré aussi des conditions de transport (Pratique recommandée 1724) visant à harmoniser les conditions générales d'acheminement des passagers dans les voyages intertransporteurs. À la différence de la Résolution 724, cette pratique recommandée, axée sur la « meilleure pratique », n'est pas contraignante pour les compagnies membres, et ne s'applique pas aux vols intérieurs ni aux services exploités par les transporteurs non membres. De plus, l'IATA a adopté en juin 2000 un Cadre mondial des services à la clientèle, destiné à orienter les compagnies aériennes membres dans l'élaboration de leurs propres engagements volontaires.

Dans une perspective de politique réglementaire, l'amélioration de la qualité du service aux passagers peut être réalisée de différentes façons, notamment la réponse par la concurrence, les mesures de réglementation et/ou les engagements volontaires. Mais chaque approche peut poser certains problèmes et susciter des préoccupations.

Les États qui considèrent le transport aérien principalement comme une activité commerciale régie par les forces du marché ont tendance à s'en remettre à la concurrence et, au moins initialement, à des mesures volontaires de la part des transporteurs aériens, complétées au besoin par des mesures de réglementation.

Les tenants de cette approche pensent que la concurrence sur le marché est la meilleure façon de répondre aux attentes des consommateurs, en particulier dans les domaines liés au niveau de la prestation obtenu en échange d'une certaine somme « *value for money* » : configuration des sièges, services en vol, repas et services de e-commerce. Sur la base de leur propre jugement commercial des exigences du marché, les compagnies aériennes offrent diverses combinaisons de qualité de service et de prix. Les consommateurs bénéficient de l'existence d'options différenciées en matière de produits et peuvent passer à des compagnies aériennes concurrentes si un transporteur ne répond pas à leurs attentes. Les comparaisons auxquelles les consommateurs se livrent avant d'acheter devraient en général renforcer la concurrence portant sur les services, de telle sorte que le marché lui-même engendre de meilleures performances.

Il y a néanmoins des cas où la concurrence ne garantit pas nécessairement un niveau de service minimal sur lequel les clients puissent compter, que ce soit directement ou indirectement, et au-dessous duquel aucun transporteur ne devrait se situer. Ceci est particulièrement vrai lorsque des consommateurs ne sont pas en mesure, lorsqu'ils organisent leur voyage, de faire un choix éclairé de compagnies aériennes faute d'informations adéquates. Il se peut même que certains éléments (tels que le traitement réservé aux personnes handicapées et aux passagers ayant des besoins particuliers) ne fassent pas l'objet d'une concurrence entre compagnies. De plus, les consommateurs ne sont pas en position de force pour négocier parce qu'ils doivent accepter les conditions contractuelles et les pratiques commerciales décidées par les compagnies et sont obligés de payer intégralement le service avant de prendre effectivement leur vol.

Reconnaissant les limites de la réponse concurrentielle, des États ont introduit certaines mesures d'ordre réglementaire pour renforcer les droits des passagers, établir une certitude contractuelle et rendre clairement et facilement accessibles pour les consommateurs davantage d'informations sur un large éventail de sujets, qui vont des pratiques commerciales des compagnies (notamment partage de codes, tarifs offerts et politiques en matière de remboursement des billets) aux contrats (notamment conditions de transport, refus d'embarquement, dispositions en matière de responsabilité, bagages égarés et besoins spéciaux des passagers) et à la divulgation des performances opérationnelles (en ce qui concerne notamment la ponctualité et les plaintes).

Cependant, une complication majeure avec les interventions gouvernementales en général dans les questions touchant aux intérêts des consommateurs est le fait que des dispositions définissant de façon stricte la qualité du service risquent d'écarter un élément de concurrence, ce qui limite l'étendue des domaines dans lesquels la concurrence peut être le meilleur moyen d'amélioration du service. Souvent, les règlements imposent aux compagnies un surcoût qui se répercute sur leur compétitivité, sur le niveau des prix et sur la différenciation des produits. De plus, une fois que des règlements ont été instaurés, il peut être difficile de les retirer ou de les modifier rapidement en fonction d'un changement de la situation ; si l'on tente de réglementer un élément, cela risque d'entraîner une prolifération de réglementation s'étendant à d'autres éléments. La réglementation peut aussi impliquer des coûts administratifs pour les autorités.

Pour éviter ces problèmes que pourrait comporter l'approche normative, les États peuvent choisir de s'en remettre initialement à des engagements volontaires de la part des compagnies aériennes (et des prestataires de services le cas

échéant), engagements qui sont regardés comme complémentaires de cette approche. Le secteur du transport aérien privilégie pour sa part l'approche axée sur des engagements volontaires en indiquant des objectifs de service ou des « pratiques optimales » sur lesquelles les différentes compagnies peuvent convenir de se fonder, en fonction du type de services qu'elles offrent. Si les engagements volontaires sont bien respectés et réalistes, et si le système de surveillance est bien établi, des mesures réglementaires sur les questions qui font l'objet de ces engagements ne seront généralement pas nécessaires.

En pratique, les différents niveaux d'intérêt pour les questions touchant les consommateurs et de réaction à ces questions ont abouti à l'apparition de régimes ayant des buts et des objectifs semblables en matière de droits des passagers, mais avec des exigences réglementaires, autorégulatrices et contractuelles qui diffèrent selon les États ou les régions. Une conséquence possible de cette mosaïque de régimes émergents pour le transport aérien international est que les transporteurs ayant de plus vastes réseaux, en particulier ceux qui englobent les grands marchés, pourraient être confrontés à des exigences réglementaires nombreuses et parfois contradictoires, ce qui risque de créer de la confusion tant pour les compagnies que pour les consommateurs.

La fragmentation des régimes de réglementation en matière d'intérêts des consommateurs pourrait aussi rendre plus coûteux pour les compagnies l'application d'une formation interne cohérente et le maintien de communications adéquates ; elle pourrait également affecter les systèmes et les normes communs ou compatibles existant dans le secteur du transport aérien, ainsi que le système intercompagnies multilatéral. C'est pourquoi de l'uniformité dans les clauses habituelles des conditions contractuelles ou de transport ainsi que dans les régimes de responsabilité internationaux et les avis requis sur les billets serait fort utile pour le fonctionnement harmonieux du transport intercompagnies.

Si l'approche réglementaire prenait de plus en plus le pas sur les engagements volontaires, il en résulterait aussi un risque d'application extraterritoriale des lois nationales (ou régionales) par un État (ou un groupe d'États). Bien que les mesures réglementaires existantes soient appliquées internationalement sur la base du pays d'origine, un État pourrait souhaiter les appliquer indépendamment de l'origine ou de la destination des vols exploités par ses transporteurs nationaux ou élargir davantage la portée de l'application aux transporteurs étrangers qui se livrent à leurs activités commerciales sur son territoire, en particulier s'il considère que des transporteurs étrangers pourraient éviter sa juridiction. Un exemple d'un tel cas serait qu'un État applique sa réglementation relative au refus

d'embarquement à tous les vols à destination et en provenance de son territoire, y compris ceux qui sont exploités par des transporteurs de pays tiers.

Il est possible aussi qu'un État souhaite réglementer un contrat de transport indépendamment du lieu où il a été conclu, parce que le commerce électronique rend difficile pour un État (et pour les tribunaux) la détermination du lieu exact où un contrat est conclu. Cependant, puisque l'application de lois nationales avec une aussi large portée imposerait des obligations aux transporteurs étrangers ou affecterait les contrats établis dans les territoires de pays tiers, cela risquerait de créer une incertitude juridique et de soulever des objections de la part de certains États concernés.

L'OACI a effectué un travail considérable en la matière, notamment l'élaboration d'éléments d'orientation dans des domaines tels que les conditions de transport, la garantie des tarifs, les bagages, la divulgation des tarifs, le refus d'embarquement et le partage de codes. Le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation porte aussi sur les aspects relatifs à la protection des consommateurs dans le contexte des SIR. Ces éléments d'orientation figurent dans le document *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587).

Des éléments d'orientation à l'intention des usagers du transport aérien ont aussi été rédigés pour aider les États à publier des brochures destinées à informer les passagers aériens et les expéditeurs de fret de leurs droits et obligations ou à encourager la publication de telles brochures (voir l'Appendice 5 du présent manuel). De plus, l'Annexe 9 à la Convention de Chicago établit des normes et pratiques recommandées relatives à la facilitation passagers, destinées à permettre l'acheminement des usagers du transport aérien aux aéroports avec le minimum de délais et de difficultés.

Les questions mises en évidence ci-dessus ont aussi été abordées par la Cinquième conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (ATConf/5), tenue en mars 2003, qui est parvenue aux conclusions suivantes en ce qui concerne les mesures que peuvent prendre les États :

- a) Comme point de départ, il est nécessaire que les États examinent attentivement quels sont les éléments des intérêts des consommateurs en matière de qualité du service qui sont traités de façon adéquate par les pratiques commerciales actuelles des compagnies aériennes (et des prestataires de services le cas échéant), et quels sont ceux qu'il faudra traiter par la méthode réglementaire ou par celle des engagements volontaires.

À cet égard, la liste indicative qui suit, conjointement avec les conditions du contrat/conditions de transport des compagnies aériennes (voir résumé dans l'encadré qui suit cette section), pourrait servir de liste de vérification de beaucoup des domaines d'intérêts des consommateurs qu'un État pourrait vouloir surveiller :

- 1) offre de tarifs plus bas, notamment sur des sites web ;
 - 2) règles relatives à la réservation, à l'émission des billets et au remboursement ;
 - 3) publicité ;
 - 4) conditions commerciales et d'exploitation de la compagnie aérienne ;
 - 5) procédures d'enregistrement ;
 - 6) traitement et indemnisation des retards et annulations de vol et refus d'embarquement ;
 - 7) traitement des bagages et responsabilités en la matière ;
 - 8) divulgation des performances opérationnelles, par exemple ponctualité et suite donnée aux plaintes ;
 - 9) assistance aux personnes handicapées et passagers à besoins spéciaux (personnes à mobilité réduite).
- b) Lorsque l'intervention gouvernementale est jugée nécessaire pour améliorer la qualité du service, il faut que les États trouvent un juste équilibre entre engagements volontaires et mesures réglementaires. Les États devraient s'en remettre de manière générale et initialement à des engagements volontaires pris par les compagnies aériennes (et les fournisseurs de services), et envisager des mesures réglementaires lorsque les engagements volontaires ne sont pas suffisants.
- c) Lorsqu'ils mettent en œuvre de nouvelles mesures réglementaires, les États devraient réduire au minimum les différences dans le contenu et l'application des règlements. Les efforts pour réduire les différences éviteraient toute incertitude juridique qui pourrait découler de l'application extraterritoriale de lois nationales, sans diminuer le champ de la concurrence ni entraver les normes et procédures opératoires pour les activités intercompagnies.

CONDITIONS DU CONTRAT/CONDITIONS DE TRANSPORT DES COMPAGNIES AÉRIENNES

Comme on l'a vu au Chapitre 4.3 — Tarifs des transporteurs aériens, on entend par « conditions de transport » les modalités et conditions établies par un transporteur aérien, qui sont appelées « conditions du contrat » si elles figurent sur le billet de passage ou la lettre de transport aérien. Les divers avantages et restrictions énoncés dans les conditions de transport/conditions du contrat, conjointement avec le prix ou les services fournis, constituent un « contrat de transport » entre le transporteur et l'utilisateur.

Afin d'harmoniser les conditions appliquées aux passagers dans les voyages intertransporteurs, l'Association du transport aérien international (IATA) a établi la Résolution 724, *Billet de passage — Avis et conditions du contrat*. Cette résolution oblige les compagnies aériennes membres, qui l'appliquent à leurs vols internationaux. Les Avis portent sur les conditions en matière de limites de responsabilité, surréservations, renseignements relatifs aux taxes et redevances d'usage et certaines exigences nationales. L'IATA a établi aussi la Pratique recommandée 1724, *Conditions générales de transport (passagers et bagages)*, à utiliser facultativement par ses membres. La version 2000 de cette pratique recommandée comprend les éléments suivants :

1. Signification de certaines expressions figurant dans ces Conditions.
2. Applicabilité
dispositions générales ; vols d'affrètement ; partage de codes ; législation qui l'emporte ; prépondérance des Conditions sur la réglementation.
3. Billets
dispositions générales ; période de validité ; ordre et utilisation des coupons ; nom et adresse du transporteur.
4. Tarifs passagers, taxes, droits et redevances
tarifs passagers ; taxes, droits et redevances ; monnaie.
5. Réservations
exigences de réservation ; délais limites d'émission des billets ; renseignements personnels ; attribution du siège ; reconfirmation des réservations ; annulation de réservations de continuation.
6. Enregistrement et embarquement.
7. Refus et limitation du transport
droit de refuser le transport ; assistance spéciale.
8. Bagages
bagages en franchise ; excédent de bagages, articles non acceptables comme bagages ; droit de refuser le transport ; droit de fouille ; bagages enregistrés, bagages non enregistrés ; enlèvement et livraison de bagages enregistrés ; animaux.
9. Horaires, retards, annulation de vols
horaires ; annulation ; changement d'itinéraire ; retards, etc.
10. Remboursements
remboursements non volontaires ; remboursements volontaires ; remboursement sur billet perdu ; droit de refuser le remboursement ; monnaie ; par qui le billet est-il remboursable?
11. Conduite à bord des avions
généralités ; appareils électroniques.
12. Arrangements pour services supplémentaires.
13. Formalités administratives
généralités ; documents de voyage ; refus d'entrée ; responsabilité du passager pour amendes ; frais de rétention, etc. ; inspection douanière ; inspection de sûreté.
14. Transporteurs successifs.
15. Responsabilité de dommages.
16. Délais de réclamations et d'actions en justice.
avis de réclamation ; limitation des actions en justice
17. Autres conditions.
18. Interprétation.

PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS

Les « *passagers indisciplinés* » ou « *perturbateurs* » sont des passagers qui ne respectent pas les règles de conduite à bord des aéronefs ou qui ne suivent pas les instructions des membres de l'équipage, et qui perturbent ainsi le bon ordre et la discipline à bord.

Le nombre d'incidents signalés mettant en cause de tels passagers s'est accru ces dernières années. Les incidents comportaient divers types d'infractions et d'actes répréhensibles, notamment : agression de membres d'équipage ou de passagers ; rixes entre passagers en état d'ébriété ; voies de fait, harcèlement et agression à caractère sexuel d'enfants ; consommation illégale de drogues à bord ; refus de cesser de fumer ou de consommer de l'alcool ; mise à sac et parfois saccage des sièges et de l'intérieur de la cabine d'un aéronef ; utilisation non autorisée de dispositifs électroniques ; destruction du matériel de sécurité de bord et autres actes désordonnés ou tapageurs. Les incidents n'ont pas été limités à une compagnie aérienne, un pays, un client ou une classe de service, pas plus qu'à une certaine durée ou un certain type de vol. De tels actes et infractions peuvent parfois menacer directement la sécurité de l'aéronef. Il y a eu des cas où le commandant de bord a dû faire une escale non prévue pour faire débarquer des passagers indisciplinés, pour des raisons de sécurité. Ces incidents sont une cause de préoccupation grandissante pour la communauté internationale.

La multiplication de tels incidents pose aussi de nouveaux défis aux gouvernements et aux compagnies aériennes, en particulier lorsque ces actes surviennent sur des vols internationaux. Les autorités et les compagnies aériennes sont souvent confrontées à des questions juridiques et réglementaires à propos de la façon de traiter les passagers indisciplinés, en raison de l'existence de certaines lacunes dans leurs lois nationales et dans les conventions existantes relatives à la sûreté de l'aviation.

Une question majeure a trait à ce qui constitue un délit pouvant faire l'objet de poursuites. Les aéronefs qui franchissent des frontières nationales seront soumis aux lois et règlements de différentes juridictions. Du fait de la diversité de ces instruments, un acte ou une omission qui constitue une infraction dans une juridiction ne sera pas considéré comme tel dans une autre.

Lorsqu'il s'agit de poursuivre les auteurs présumés d'une infraction dans un État où un aéronef étranger a atterri, la question peut se poser de savoir si leurs actes ou omissions

constituent des infractions non seulement dans l'État d'atterrissage, mais également dans l'État d'immatriculation de l'aéronef et dans l'État où ils ont été commis. C'est pourquoi il est nécessaire de dresser une liste uniforme d'infractions, qui serait regardée comme un dénominateur commun pour tous les États concernés. Sur la base d'une telle liste, les infractions en cause pourront être prises en compte dans les lois ou règlements des États, ce qui permettra d'intenter des poursuites et d'appliquer des sanctions.

Une autre question majeure concerne la juridiction. Il se produit de nombreux cas où des passagers indisciplinés doivent être relâchés sans être soumis à des poursuites judiciaires parce que l'État où l'aéronef a atterri n'a pas compétence. Selon le droit national de la plupart des pays, les États autres que l'État d'immatriculation de l'aéronef n'ont normalement pas compétence pour connaître des infractions commises à bord d'un aéronef en dehors de leur territoire, à l'exception de certaines infractions visées par des traités internationaux ou par le droit coutumier international, comme par exemple la capture illicite, le sabotage et la prise d'otages.

En droit international, les conventions internationales relatives à la sûreté de l'aviation se sont révélées efficaces dans la lutte contre les actes de capture illicite, de sabotage et d'autres formes similaires d'intervention illicite contre des aéronefs civils, mais ces conventions ne sont pas expressément conçues pour traiter d'autres types d'infractions, moins graves, commises par des passagers indisciplinés. Par exemple, en vertu de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Doc 8364), signée à Tokyo le 14 septembre 1963, l'auteur d'une infraction ne peut être soumis à une mesure de contrainte au-delà du premier point d'atterrissage. Les auteurs et les témoins de l'infraction auront disparu longtemps avant le retour de l'aéronef dans l'État d'immatriculation. De nombreux auteurs d'infractions ont profité de cette situation pour éviter les poursuites.

À propos de ces questions, l'OACI a fourni un travail considérable, axé sur trois principaux aspects : liste d'infractions spécifiques à inclure dans les législations nationales, étendue de la compétence sur ces infractions et mécanismes appropriés pour en traiter. En s'appuyant sur l'expérience des États, elle a élaboré à l'intention des États des éléments d'orientation qui traitent principalement des aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés.

Pour traiter la question de ce qui constitue une infraction, l'OACI en a dressé une liste afin de constituer un dénominateur commun qui puisse servir de base à des poursuites judiciaires à l'échelon national.

En ce qui concerne la question de compétence, certains États ont, dans leur législation intérieure, étendu leur compétence aux délits commis à bord d'aéronefs étrangers qui atterrissent ultérieurement dans leur territoire. Sur la base de cette pratique récente, l'OACI a élaboré un modèle de clause juridictionnelle étendant la compétence nationale à de telles infractions, que les États pourront utiliser dans leur droit national pour combler le vide juridictionnel mentionné plus haut.

La liste des infractions et la clause relative à la compétence qui font partie d'une proposition de législation type élaborée par l'OACI figurent dans la Circulaire 288 — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*.

Parmi les mesures légales et réglementaires que les États pourraient prendre pour s'atteler au problème des passagers indisciplinés figurent l'adoption de lois nationales, les arrangements bilatéraux, ainsi que l'interprétation et l'application de conventions internationales existantes. De plus, d'autres mesures pratiques ou préventives pourraient être prises ou envisagées de la part des compagnies aériennes ou d'autres parties concernées. Les compagnies aériennes pourraient par exemple élaborer ou actualiser des politiques et des programmes spécialement conçus pour s'atteler au problème des passagers indisciplinés. Certains aspects clés à couvrir à cet égard sont notamment :

- *La gestion des passagers et les procédures opératoires.* Il s'agit de la façon de traiter les passagers des compagnies aériennes, ce qui peut inclure des mesures et une marche à suivre pour éviter les incidents ou chercher à les résoudre, telles que des procédures en matière de refus d'embarquement, des politiques relatives à l'information des passagers, des politiques concernant le tabac et l'alcool, et une formation à la résolution des conflits à l'intention des équipages de cabine et personnels d'acheminement des passagers.
- *L'amélioration de l'environnement et de l'expérience du voyage aérien.* Ceci comporte l'identification des facteurs susceptibles de provoquer du stress chez les passagers et des agressions, tels que surréservation, retards de vols et manque d'information des passagers.
- *Une plus grande sensibilisation des passagers.* Il convient de sensibiliser les passagers au fait que les actes indisciplinés à bord sont contraires à la loi et pourraient entraîner des condamnations ou de futurs refus d'embarquement. La politique devrait éventuellement être spécifiée dans les conditions de transport.

Du matériel tel que des affiches et les billets des compagnies aériennes pourrait aussi être utilisé à cette fin.

À ce propos, des efforts ont été déployés au niveau de l'OACI et ailleurs pour élaborer des lignes directrices et autre matériel traitant des mesures préventives applicables aux passagers indisciplinés, notamment la mallette pédagogique de l'OACI sur la sûreté de l'aviation (ASTP 123/Airline), ainsi que des programmes de compagnies aériennes en rapport avec ce problème et autre documentation pertinente.

**PASSAGERS NON MUNIS
DES DOCUMENTS REQUIS**

Une autre évolution négative s'agissant de passagers aériens est le problème des *passagers non munis des documents requis qui cherchent à migrer frauduleusement d'un État à un autre, contrevenant aux lois nationales d'un de ces États*. Depuis le milieu des années 1980, de telles tentatives de migration, que ce soit pour des raisons politiques, économiques ou sociales, sont devenues un phénomène d'ampleur mondiale, qui impose de lourdes charges économiques aux transporteurs aériens aussi bien qu'aux gouvernements.

Ces dernières années, le problème s'est aggravé du fait de la participation d'éléments criminels à l'organisation de ces mouvements illégaux et de l'adoption par les candidats migrants de diverses méthodes de contournement ou de prolongation du processus d'immigration dans l'État de destination de leur choix. Ces méthodes comprennent l'utilisation de documents de voyage frauduleux (ou l'utilisation de documents valides par des imposteurs), la destruction des documents de voyage durant le vol ou le voyage et les demandes d'asile de mauvaise foi à l'arrivée à la destination voulue.

L'utilisation de documents de voyage inadéquats comme tactique pour avoir accès au transport aérien vers une certaine destination voulue est un problème mondial qui a des incidences néfastes sur la sécurité générale des États, que leur territoire soit une source, un point de transit ou la destination de ce type de trafic.

Traditionnellement, les États recourent à des mesures législatives qui rendent les exploitants de transport aérien responsables de s'assurer que leurs passagers sont en possession des documents de voyage nécessaires et imposent des amendes ou des pénalités comme moyens de les dissuader du transport international de personnes non admissibles. De nombreuses compagnies aériennes internationales, en coopération avec les États, ont été obligées de mettre en place des

programmes intensifs pour la détection des documents frauduleux et pour l'identification et l'interception des passagers qui voyagent avec l'intention de migrer sans être munis des documents requis.

Cependant, le volume grandissant du trafic illicite et la sophistication des méthodes employées exigent des méthodes plus efficaces et des efforts concertés à l'échelon international pour contrer la fraude aux documents de voyage et s'atteler aux questions liées aux **personnes non admissibles** — *personnes auxquelles l'admission dans un État a été refusée par les autorités de cet État*.

Dans ce contexte, ce qui préoccupe surtout la communauté de l'aviation civile est l'utilisation de documents de voyage inappropriés, contraire à l'article 13 (Règlements d'entrée et de congé) de la Convention de Chicago, plutôt que le statut du voyageur comme « admissible » ou « non admissible », ce qui est une question d'immigration.

Un autre problème qui suscite des préoccupations est le manque de coopération et de communication entre États qui envoient ou reçoivent des personnes non admissibles. On connaît des cas de personnes ballottées entre États en raison de différences d'interprétation de leur statut de personnes « non admissibles » ou « expulsées ». Des aéronefs ont été retenus au sol pendant des journées entières à cause de différends entre les administrations concernées au sujet de leurs responsabilités respectives à l'égard de personnes non admissibles.

Ces problèmes de contrôle aux frontières ponctionnent démesurément les ressources de la communauté de l'aviation

civile en services, notamment celles des autorités de contrôle aux aéroports. Les mesures de riposte demandent souvent beaucoup de temps, au détriment des services généraux de congé des voyageurs. De plus, les personnes non admissibles rapatriées contre leur gré posent souvent des problèmes pour la sécurité du vol.

L'OACI est à la pointe des efforts déployés internationalement pour s'atteler à ces problèmes et questions. Elle a établi des normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes dans l'Annexe 9 (*Facilitation*) à la Convention de Chicago, et des éléments d'orientation qui les accompagnent. Les SARP du Chapitre 3 de cette Annexe exposent les procédures générales à suivre par les États et les compagnies aériennes à l'égard des passagers non admissibles. Ces SARP et éléments indicatifs ont des objectifs qui consistent à : encourager une coopération et une communication meilleures entre l'industrie et les gouvernements, ainsi qu'entre les États concernés ; aider les États à renforcer leurs contrôles aux frontières, entre autres par des mesures préventives (notamment, par exemple, une meilleure utilisation de la technologie moderne, telle que celle des documents de voyage lisibles à la machine), et des procédures d'immigration améliorées ; et définir clairement les responsabilités de l'État et de l'exploitant qui interviennent dans le traitement des personnes non admissibles, y compris le rapatriement. L'Annexe 9 exige aussi que les États retirent de la circulation les documents frauduleux, falsifiés et contrefaits.

Ces SARP et éléments indicatifs figurent dans l'Annexe 9 et dans le Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*, 1^e, 2^e et 3^e Parties.

Chapitre 4.10

QUESTIONS RELATIVES AUX AÉROPORTS

Ce chapitre présente trois questions relatives aux aéroports qui ont suscité ces derniers temps un intérêt grandissant en matière de réglementation. La première section traite de l'assistance en escale aux aéroports internationaux, qui a fait l'objet par le passé d'une réglementation aux niveaux national, bilatéral et même multilatéral. La deuxième section examine la question de l'attribution de créneaux d'arrivée et de départ des vols aux aéroports internationaux, question à laquelle sont confrontés de plus en plus d'États où la demande dépasse l'offre, du fait de la croissance considérable du transport aérien. La troisième section traite de la privatisation des aéroports.

SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Les *services d'assistance en escale* n'ont pas de définition formelle, officielle, mais on entend généralement par là *les services nécessaires pour l'arrivée et le départ d'un avion à un aéroport, à l'exclusion des services qu'assure le contrôle de la circulation aérienne*. Le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) distingue, dans la fonction d'assistance en escale, l'assistance aérogare (enregistrement des passagers, traitement des bagages et du fret) et l'assistance piste (traitement et nettoyage des avions, et petit entretien courant). Les services d'assistance en escale ne comprennent généralement pas la maintenance et la réparation des aéronefs, mais dans certains cas il peut être considéré que la maintenance en escale en fait partie.

Des services d'assistance en escale peuvent être assurés à un aéroport par une ou plusieurs compagnies aériennes, par un ou plusieurs concessionnaires, par l'aéroport lui-même ou par une combinaison de ces intervenants.

Les États réglementent habituellement les services d'assistance en escale comme une activité aéroportuaire soit à titre d'exploitants d'aéroports (directement ou par l'intermédiaire d'organismes autonomes), soit en se fondant sur la législation

et la réglementation nationales portant sur des questions telles que le traitement non discriminatoire. Cette activité réglementaire tiendra compte des dispositions relatives aux services d'assistance en escale que contiennent les accords bilatéraux sur les services aériens et, là où elles sont applicables, des mesures prises par des autorités réglementaires multilatérales régionales telles que la Commission européenne.

Les éléments indicatifs de l'OACI sur les services d'assistance en escale comprennent, par exemple, la pratique recommandée 6.6 de l'Annexe 9 (*Facilitation*) à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Cette disposition recommande que les transporteurs aériens, en accord avec les autorités aéroportuaires et sous réserve des limitations raisonnables que celles-ci pourraient imposer, aient plusieurs choix en ce qui concerne les arrangements relatifs aux services d'assistance en escale, y compris celui d'assurer leurs propres services. Pour les cas où les aéroports assurent de tels services ou en tirent des recettes de concession, des éléments indicatifs appropriés figurent dans le document *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), et des éléments d'orientation supplémentaires figurent dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562).

Pour ce qui est de la réglementation bilatérale, une petite minorité des accords bilatéraux sur les services aériens enregistrés auprès de l'OACI contiennent des dispositions relatives aux services d'assistance en escale, lesquelles se classent grosso modo en deux catégories générales. La première et la plus grande comprend les dispositions qui stipulent que ces services doivent être assurés sur une base de réciprocité par les compagnies aériennes désignées respectives des deux États ou par un organisme national approuvé par l'État dans lequel les services d'assistance en escale sont assurés. Les dispositions de la seconde catégorie reconnaissent le droit d'une compagnie aérienne désignée d'assurer ses propres services d'assistance en escale ou de faire appel à d'autres compagnies ou fournisseurs de services, mais ce droit est souvent soumis à des conditions établies par l'État où les services d'escale sont assurés.

Avec la tendance à la libéralisation dans le transport aérien international, de nombreux États ont introduit, ces dernières années, des dispositions libérales relatives aux services d'assistance en escale dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens, et ces services sont maintenant fréquemment externalisés pour être assurés par des entreprises spécialisées. Contrairement aux transporteurs aériens, les entreprises de services d'assistance en escale ne sont pas soumises aux contraintes des restrictions relatives à la propriété nationale, et elles n'ont pas été soumises à un processus de mondialisation et de regroupement. Ceci a suscité des craintes que l'externalisation de ces services n'ait des incidences défavorables sur la sécurité, pour la raison que des entreprises privées sans expérience antérieure d'une culture de la sécurité s'y engageaient. Devant ces craintes, l'OACI a effectué en 2001 une étude sur les aspects des services d'assistance en escale intéressant la sécurité, qui a mené à une révision et à des amendements des normes et pratiques recommandées (SARP) existantes de l'Annexe 6 à la Convention de Chicago, et d'autres éléments indicatifs de l'OACI. Ces amendements étaient destinés à assurer que les aspects des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale ayant trait à la sécurité soient suffisamment pris en considération par les États dans la certification et la surveillance des exploitants d'aéronefs et d'aéroports ainsi que des entreprises de services d'assistance en escale. L'OACI a élaboré aussi un amendement de la clause type existante de l'OACI sur les services d'assistance en escale pour tenir compte de l'exigence de conformité aux dispositions applicables en matière de sécurité et de sûreté (voir Doc 9587).

ATTRIBUTION DE CRÉNEAUX

Le *créneau aéroportuaire* est l'heure d'arrivée ou de départ attribuée ou disponible pour un mouvement d'aéronef à une date et une heure précises (généralement à l'intérieur d'une période de 15 ou 30 minutes).

Les créneaux sont importants pour les transporteurs aériens, non seulement pour des raisons opérationnelles (par exemple pour la planification de l'utilisation des aéronefs, des équipages et des portes), mais aussi pour des raisons commerciales (par exemple en faisant correspondre les heures de départ et d'arrivée avec les périodes que l'on pense avoir la préférence de la plupart des voyageurs, on assure un service plus attrayant). La disponibilité de créneaux à un aéroport peut être limitée du fait de diverses contraintes physiques telles que les limitations de capacité des pistes, aérogares, portes d'embarquement et installations de contrôle de la circulation

aérienne. C'est pourquoi il sera nécessaire, dans des cas où un aéroport devient congestionné et où la demande de créneaux dépasse l'offre disponible, d'établir un certain type de rationnement ou *mécanisme d'attribution de créneaux* — *formule de répartition des créneaux entre leurs usagers*.

L'attribution de créneaux se fait généralement entre compagnies aériennes desservant le même aéroport et implique des consultations avec les autorités aéroportuaires. Étant donné qu'un changement de créneau à un aéroport peut avoir des incidences majeures pour un vol, pour ce qui est d'obtenir des créneaux correspondants à d'autres aéroports, une coordination plus étendue est souvent nécessaire.

Le mécanisme utilisé le plus souvent par les compagnies aériennes pour planifier la coordination et l'attribution des créneaux est celui des Conférences de coordination des horaires des compagnies aériennes de l'IATA, qui ont lieu deux fois par an, environ quatre mois avant chaque *saison de planification* (dont l'une va d'avril à octobre et l'autre de novembre à mars). La participation est ouverte à toute compagnie aérienne membre ou non membre de l'IATA. Un important élément de ce système est ce qu'on appelle « *droits acquis* » ou « *droits d'antériorité* » — *droits de conserver ce que l'on avait auparavant*, en l'occurrence des créneaux utilisés pendant la saison équivalente précédente. Il est répondu aux changements et/ou ajustements d'horaires, notamment ceux qui sont nécessaires pour de nouveaux vols ou de nouveaux services, principalement par des ajustements ou des échanges volontaires de créneaux entre les compagnies aériennes concernées. Le fait d'avoir des membres dans le monde entier donne à la Conférence une capacité unique d'apporter les ajustements nécessaires aux horaires de vol à tous les aéroports concernés, tant que suffisamment de créneaux sont disponibles. Cependant, un système basé sur des « droits acquis » peut avoir pour effet, selon certains observateurs, que certains aéroports particulièrement saturés ne peuvent accueillir de compagnies aériennes nouvelles venues et de nouveaux services.

Les États entérinent généralement l'utilisation du mécanisme IATA pour la coordination des horaires et l'attribution des créneaux. Toutefois, dans certains États où le problème d'insuffisance de capacité aéroportuaire est plus grave, les autorités de réglementation ont trouvé nécessaire d'introduire certaines mesures supplémentaires pour limiter ou rationner l'accès aux aéroports congestionnés. Dans certains cas, les compagnies aériennes qui ne desservent pas déjà l'aéroport congestionné ne sont pas autorisées à y inaugurer des services, et certains types d'activités (tels que les vols non réguliers ou les services tout cargo) ne sont pas autorisés ou sont

strictement limités. Dans certains cas, les services internationaux avec droits accordés dans le cadre d'un accord bilatéral sur les services aériens auront la priorité sur les vols intérieurs pour l'attribution de créneaux. Les limitations à certains aéroports congestionnés sont parfois atténuées lorsque des créneaux sont disponibles à d'autres aéroports qui desservent la même ville. Dans certains cas graves, il faudra une négociation de gouvernement à gouvernement et/ou un accord pour résoudre certains problèmes d'attribution de créneaux. Dans certains États, des règles d'attribution des créneaux convenues internationalement sont appliquées (les États membres de l'Union européenne, par exemple, suivent les règles communes de l'UE pour l'attribution de créneaux aux aéroports communautaires, qui utilisent essentiellement le mécanisme IATA sous réserve de certaines contraintes ; par exemple, priorité est donnée aux compagnies aériennes nouvelles venues dans l'attribution de 50 % des créneaux qui deviennent disponibles).

Ces vingt dernières années, il y a eu de plus en plus d'aéroports où la croissance des services aériens commerciaux a continué de dépasser la capacité disponible, principalement en Europe mais également dans d'autres régions. Les États, les aéroports et les compagnies aériennes ont cherché à traiter ce problème en adoptant des mesures visant à augmenter la capacité (action sur l'offre) ou à en gérer l'insuffisance (action sur la demande).

Les mesures agissant sur l'offre qu'il est possible de prendre pour éliminer ou réduire la pénurie de créneaux sont en particulier : a) la construction de nouveaux aéroports ou l'expansion de ceux qui existent ; b) l'amélioration du contrôle de la circulation aérienne au moyen de nouvelles techniques et procédures ; c) l'accroissement des efforts et des ressources dans le domaine de la facilitation du trafic de passagers et de fret.

Les politiques et pratiques réglementaires utilisées par les États qui cherchent à agir sur la demande sont notamment les suivantes :

- fixer des limites annuelles au nombre de mouvements d'aéronefs ou du nombre de passagers ;
- ne négocier des droits de trafic nouveaux ou élargis que lorsque ce trafic peut être accueilli à l'aéroport ou aux aéroports concernés ;
- négocier à l'avance l'accès aux créneaux à l'échelon bilatéral ;
- appliquer une politique de réciprocité ;

- accroître et promouvoir l'utilisation d'aéroports de dégagement ;
- reconnaître le lien entre les règles d'atténuation du bruit et la demande ;
- imposer des redevances d'atterrissage spéciales pendant les périodes de pointe pour aider à orienter la demande de créneaux vers les périodes pendant lesquelles la capacité de l'aéroport n'est pas pleinement utilisée.

Certains États où les contraintes de capacité des aéroports se sont révélées particulièrement sévères ont recouru à une ou plusieurs mesures relevant des deux méthodes, action sur l'offre et action sur la demande.

Il est évident que c'est l'accroissement de la capacité aéroportuaire par la construction ou l'expansion des aéroports, des pistes et des aérogares qui a le plus grand impact pour résoudre le problème de la pénurie de créneaux. Cependant, il faut généralement des années pour mettre en œuvre des améliorations de ce genre et, dans certains cas, la croissance du trafic absorbe rapidement la capacité supplémentaire. De plus, il est également clair que les contraintes environnementales et physiques qui existent à certains aéroports rendent peu commode, ou d'un coût prohibitif, une extension substantielle des installations et services existants. Néanmoins, même à ces aéroports, des augmentations progressives de la capacité sont possibles.

Une utilisation plus efficace de l'infrastructure aéroportuaire existante peut être assurée par des améliorations dans la facilitation et dans les services de contrôle de la circulation aérienne. Celles-ci peuvent assurer d'importantes augmentations progressives du nombre d'aéronefs et de passagers et du volume de fret qu'un aéroport soumis à des contraintes de capacité pourra accueillir, et ces augmentations devront faire l'objet d'une évaluation continue par les compagnies aériennes, les aéroports et les autorités de douane et d'immigration. Les améliorations du contrôle de la circulation aérienne, qui impliquent une coordination avec de nombreux États, peuvent demander du temps et de la patience, mais elles apporteront en définitive des avantages en termes d'utilisation accrue de la capacité en route et aux aéroports.

En ce qui concerne les mesures réglementaires relatives à l'attribution des créneaux, étant donné que la situation de chaque aéroport saturé a ses particularités, les États ont abordé cette situation de plusieurs façons différentes. L'une des approches est de permettre aux transporteurs aériens de conserver les « droits acquis » mais de prévoir des créneaux pour les nouveaux venus et les nouveaux services, par

exemple en réservant pour eux une proportion fixée de la capacité nouvelle. Une autre approche est la règle « utiliser ou perdre », voulant qu'un transporteur aérien utilise à concurrence d'un certain niveau spécifié les créneaux qui lui sont attribués (par exemple 80 % du total annuel ou saisonnier), sans quoi il les perdra. Une troisième approche est de permettre aux transporteurs aériens d'échanger des créneaux un à un pour utiliser plus efficacement les créneaux disponibles.

D'autres dispositifs possibles sont l'achat et la vente de créneaux, la mise aux enchères, ainsi que certaines combinaisons ou variantes de ces méthodes. Certaines pratiques de cette sorte existent (les États-Unis, par exemple, permettent l'achat, la vente et la location de créneaux intérieurs à certains aéroports sous réserve de la règle de la forte densité de la Federal Aviation Administration), mais il reste à voir si elles peuvent être appliquées aux services aériens internationaux. La négociation commerciale de créneaux, par exemple, a suscité des préoccupations à cause des effets possibles sur la concurrence et des questions juridiques non résolues.

Il y a un débat persistant sur la « propriété » des créneaux aéroportuaires, avant tout celle que revendiquent des compagnies aériennes qui ont longtemps utilisé ces créneaux par le passé. Cependant, certains régimes de réglementation formelle excluent ce concept explicitement ou implicitement, par exemple en spécifiant que les compagnies aériennes n'acquièrent pas de droits de propriété sur les créneaux qui leur sont attribués et que les créneaux devront être restitués à l'autorité aéronautique dans certaines circonstances. L'approche implicite lie la poursuite de l'utilisation du créneau à son utilisation au niveau spécifié (règle « utiliser ou perdre ») et permet l'échange de créneaux sur une base un contre un.

Certains aspects du problème des aéroports soumis à des contraintes de capacité soulèveront des questions plus larges de politiques réglementaires, telles que le renforcement de la concurrence, le souci d'éviter une concentration excessive et l'abus de position dominante, ainsi que la compatibilité d'un large accès au marché avec ces contraintes de capacité. S'il est vrai que l'octroi généreux de droits de trafic sur une base bilatérale ou régionale et les désignations multiples de compagnies aériennes créent potentiellement une demande supplémentaire de créneaux aéroportuaires, cela apporte aussi un certain allègement sous forme de souplesse pour l'utilisation d'aéroports de dégagement et de villes pouvant accueillir des services aériens nouveaux ou renforcés.

Un certain nombre d'États devront cependant, à long terme aussi bien qu'à court terme, équilibrer des objectifs contradictoires lorsqu'il s'agira de déterminer quels services

aériens internationaux pourront utiliser leurs aéroports soumis à des contraintes de capacité. En cherchant des réponses à ces problèmes, les États devront tenir compte du cadre juridique que constituent la Convention de Chicago (par exemple l'article 15 qui établit un principe de traitement national dans le contexte de l'utilisation des aéroports et d'autres installations et services de navigation aérienne), les accords de services aériens, les règles régionales et nationales relatives à l'attribution des créneaux horaires et les mécanismes volontaires existants pour gérer une capacité aéroportuaire insuffisante. La réponse devra toutefois être adaptée à la situation de chacun des aéroports concernés et variera donc en fonction de la nature de la contrainte et des moyens employés pour la surmonter.

Cette question est traitée de façon approfondie dans la Circulaire 283, *Incidences de la réglementation sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux*.

PRIVATISATION DES AÉROPORTS

Jusqu'à la fin des années 1970, la propriété et la gestion de la grande majorité des aéroports internationaux étaient entre les mains des gouvernements. De nombreux changements sont intervenus depuis lors dans leur régime de propriété et de gestion, généralement dans le sens d'une réduction de l'intervention gouvernementale directe. Le secteur privé a commencé à jouer un rôle dans ce domaine dans les années 1980, tendance qui s'est accélérée dans les années 1990, en particulier en Asie, en Europe et en Amérique latine, mais s'est ralentie ces dernières années.

Les changements ont généralement été présentés comme « privatisation ». Ils peuvent cependant prendre différentes formes et, s'ils reflètent généralement une tendance à la réduction de la propriété et de la gestion gouvernementales, ils ne signifient pas nécessairement (et ne signifient en fait que rarement) une privatisation complète proprement dite, en particulier pour ce qui est de la propriété.

Dans le contexte des aéroports, le terme **privatisation** indique que la propriété des installations et services est transférée en totalité ou en majorité au secteur privé, tandis que les termes **participation du secteur privé** ou **intervention du secteur privé** désignent des situations où le secteur privé joue un rôle dans la propriété et/ou la gestion de l'aéroport (par exemple sous la forme d'un contrat de gestion, d'un bail

d'exploitation ou d'une participation minoritaire au capital social), mais où le secteur public conserve une participation majoritaire.

On entend dans ce contexte par **constitution en société** la création d'une entité juridique (société ou compagnie) extérieure à l'administration, qui sera chargée de gérer et d'exploiter l'aéroport soit dans le cadre de statuts spécifiques, soit en vertu du droit général existant, tel le droit des sociétés. Normalement, la propriété de la société appartient toujours au secteur public. La participation du secteur privé à un organisme constitué en société est cependant possible.

La **commercialisation** s'entend d'un certain mode de gestion dans laquelle sont appliqués les principes de gestion d'une entreprise privée ou qui met spécialement l'accent sur le développement des activités commerciales. Ce n'est pas un synonyme de la privatisation ou de la participation privée, qui se rapportent au régime de propriété ou de contrôle de la gestion, tandis qu'elle désigne un modèle de gestion.

La notion d'**autonomie** a trait aux pouvoirs des gestionnaires des aéroports en ce qui concerne l'utilisation des revenus provenant de l'exploitation et la prise de décisions de gestion indépendantes, dans les limites des dispositions prévues dans l'acte constitutif de la société. Une **autorité aéroportuaire autonome** est une entité indépendante établie pour exploiter et gérer un ou plusieurs aéroports et habilitée à utiliser les revenus de l'exploitation pour couvrir ses coûts. Une autorité aéroportuaire autonome peut-être une entité au sein de la structure gouvernementale, une autorité constituée en société ou une entreprise publique.

La privatisation et la participation du secteur privé à la fourniture des services aéroportuaires s'inscrivent dans le processus général de mondialisation et de libéralisation des économies du monde et de privatisation d'industries et de services à vocation commerciale qui étaient gérés par les États ou par des organismes publics. Un certain nombre d'autres facteurs, tels que les problèmes financiers rencontrés par les États s'agissant du développement des aéroports, la nécessité de réduire les déficits budgétaires et l'émergence d'une industrie mondiale de gestion des aéroports, ont motivé les États pour s'orienter dans le sens de la privatisation et de la participation du secteur privé.

Confrontés à la difficulté grandissante du financement du développement des aéroports, de nombreux gouvernements se rendent compte qu'il est possible, lorsque les volumes de trafic sont relativement élevés, de transférer cette charge au secteur privé. De plus, la participation du secteur privé et la privatisation dans la fourniture des services aéroportuaires sont

perçues comme une source de revenus pouvant contribuer à la couverture ou à la réduction des déficits budgétaires. Des aéroports rentables peuvent constituer une source régulière de recettes fiscales. Des offres des milieux financiers pour une participation privée dans les aéroports ou la privatisation de ceux-ci ont encore encouragé les États à s'orienter dans cette direction.

L'approche actuelle des gouvernements est de se retirer progressivement de la propriété et de la gestion des services d'intérêt public non essentiels, et les aéroports, tout au moins les principaux, sont perçus comme des entités commerciales plutôt que comme des services d'intérêt public. Les grands aéroports se muent en aéroville, avec marchés et points de rencontre pour les personnes et les entreprises. À cela s'ajoute l'idée que la privatisation engendre une amélioration de la gestion des aéroports.

Dans la perspective commerciale qui est celle du monde des affaires et des finances, un aéroport peut être un bon investissement. Les aéroports sont essentiellement des monopoles. La croissance du trafic est généralement soutenue et plus rapide que celle du produit intérieur brut sur le moyen et le long terme. Les aéroports ont généralement des cotes de solvabilité très élevées et ont une forte capacité d'auto-financement. Bien que les aéroports soient soumis à des réglementations gouvernementales, les activités commerciales dans les aéroports, qui génèrent d'importantes recettes, sont moins réglementées, voire pas réglementées du tout. C'est ainsi que l'on voit apparaître progressivement une industrie mondiale de gestion des aéroports.

Dans la plupart des États, la participation du secteur privé ou la privatisation dans la fourniture des services aéroportuaires ont eu lieu par étapes. Au Royaume-Uni, par exemple, de grands aéroports ont d'abord été transférés à un établissement public autonome. Plusieurs années plus tard ils ont été transférés à une société à capitaux publics. Peu après, des actions de cette société sont vendues au secteur privé. Dans certains pays européens, les aéroports ont été d'abord transférés à des sociétés distinctes appartenant à l'État et la cession d'actifs a été progressive. D'après les éléments disponibles, il semble que le changement progressif dans le régime de propriété et de gestion a généralement été profitable pour les États.

La participation privée dans la prestation de services aéroportuaires a pris essentiellement trois formes : contrat de gestion, bail (parfois appelé concession), et transfert de propriété minoritaire. Mis à part les aéroports qui appartenaient dès l'origine à des entités privées, les aéroports entièrement privatisés ou dans lesquels les intérêts privés sont majoritaires sont peu nombreux.

Les aéroports sont des monopoles dont les usagers sont fortement tributaires, c'est pourquoi, dans presque tous les États où il y a privatisation ou participation du secteur privé, des instances de régulation existent ou ont été mises en place sous diverses formes pour veiller à ce qu'il n'y ait pas d'abus de pouvoir monopolistique, en particulier en ce qui concerne les redevances aéronautiques.

Pour les États qui envisagent la privatisation de leurs aéroports, il importe d'avoir à l'esprit le fait que la Convention de Chicago impose à tout État contractant la responsabilité de fournir des services d'aéroport et de navigation aérienne sur son territoire conformément aux normes et pratiques recommandées. Les articles 11 et 15 de la Convention prévoient la non-discrimination entre États contractants. L'article 15 traite des principes fondamentaux en matière de redevances. Si la Convention n'empêche pas les États de déléguer des fonctions à des organismes privés, c'est toujours aux États qu'incombe la responsabilité de veiller à ce que toutes les dispositions de la Convention soient pleinement respectées. En plus de la Convention, d'autres accords internationaux, tels que les accords bilatéraux ou régionaux sur les services aériens, peuvent imposer des obligations à un État partie en ce qui concerne certains aspects de la fourniture des aéroports ou des services de navigation aérienne.

Un changement de la structure de propriété et de gestion ne résoudra pas nécessairement tous les problèmes auxquels un aéroport ou un groupe d'aéroports peut être confronté. S'il n'est pas soigneusement planifié, le changement pourrait être

néfastes à long terme. Il est essentiel de définir clairement les objectifs de tout changement.

L'objectif premier des aéroports et des services de navigation aérienne est de fournir aux usagers des services sûrs, efficaces et économiques. Plusieurs options en ce qui concerne le régime de propriété et de gestion peuvent être envisagées pour atteindre cet objectif. Il n'y en a aucune qui soit la meilleure pour une application mondiale. Il appartient à chaque État de choisir l'option qui lui convient le mieux. Le choix d'une option devrait se baser sur une étude et une planification minutieuses. Quel que soit le mode d'organisation ou le statut juridique, c'est l'État qui reste en dernier ressort responsable de la sécurité et de la sûreté.

À ce propos, l'OACI a élaboré des éléments d'orientation qui présentent des informations et des analyses sur les options qui s'offrent aux États lorsqu'ils envisagent un changement du régime de propriété et de gestion pour la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que sur les incidences possibles de ces options, et qui traitent des grandes questions à examiner. Ces éléments figurent dans la Circulaire 284 — *Privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne*. D'autres éléments indicatifs connexes en la matière figurent dans le document *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), qui traite aussi de la réglementation économique des aéroports, et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

Partie 5

TERMINOLOGIE GÉNÉRALE

Chapitre 5.0

INTRODUCTION À LA TERMINOLOGIE GÉNÉRALE

Les quatre premières parties de ce manuel présentent et définissent de nombreux termes, chacun dans son contexte particulier au sein du contenu, du processus et de la structure de la réglementation nationale, bilatérale et multilatérale du transport aérien international. La Partie 5 présente la terminologie générale commune ou supplémentaire à toutes les parties du manuel.

Contrairement aux listes alphabétiques que l'on trouve normalement dans un glossaire, les termes qui figurent dans la présente partie du manuel sont divisés en quatre groupes génériques distincts : Chapitre 5.1 — Transporteurs aériens ; Chapitre 5.2 — Aéronefs ; Chapitre 5.3 — Services aériens ; et Chapitre 5.4 — Aéroports. La plupart des termes définis ou indiqués sont couramment utilisés dans le cadre de la réglementation économique du transport aérien. Certains termes sont fréquemment utilisés dans d'autres contextes mais, comme ils entrent dans les groupes génériques mentionnés, ils ont aussi été inclus dans la présente partie par souci de complétude et d'utilité.

La terminologie de ces quatre chapitres est tirée de diverses sources et n'est pas exhaustive (comme autres sources de termes aéronautiques spécifiques on peut citer les nombreuses publications de l'OACI, principalement les manuels concernant d'autres disciplines). Certains termes ont des définitions qui sont largement acceptées, comme ceux qui ont été établis par l'OACI ou qui se trouvent dans la Convention relative à l'aviation civile internationale. La plupart des définitions ou descriptions ci-après n'ont cependant aucun caractère officiel. Certaines ont néanmoins été élaborées et appliquées par les États dans des contextes particuliers, comme la réglementation bilatérale. Certains termes ont des significations différentes lorsqu'ils s'appliquent à des contextes différents, et d'autres sont utilisés dans le langage courant et apparaissent fréquemment dans les médias. Quelques-unes des définitions sont relatives, évoluant avec les progrès technologiques et les changements dans les régimes réglementaires applicables. En général, l'évolution de la terminologie et de son utilisation suit l'évolution du transport aérien. Toutes ces considérations ont été prises en compte dans l'établissement de la présente partie du manuel.

Chapitre 5.1

TRANSPORTEURS AÉRIENS

Un **transporteur aérien** est une entreprise qui assure des services de transport par aéronef contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Les transporteurs aériens peuvent être classés selon le type d'opérations qu'ils offrent :

- un **transporteur aérien régulier** ou **compagnie aérienne régulière** assure principalement des services réguliers (mais peut aussi exploiter certains vols non réguliers). Voir à la Partie 1 du Doc 9587 et au Chapitre 5.3 du présent manuel la définition des termes services réguliers et services non réguliers) ;
- un **transporteur aérien non régulier** est un transporteur dont l'activité principale consiste à exploiter des vols non réguliers ;
- un **exploitant de vols d'affrètement** est un transporteur aérien non régulier qui n'exploite que des vols d'affrètement.

Un **transporteur international** assure des services de transport aérien sur des routes faisant intervenir plus d'un État, et peut aussi assurer des services aériens intérieurs.

Un **transporteur international régulier** est un transporteur autorisé à exploiter des services aériens internationaux réguliers, tandis qu'un **transporteur international non régulier** est autorisé à exploiter des vols internationaux non réguliers.

Un **transporteur intérieur** est un transporteur qui assure principalement des services de transport aérien entièrement à l'intérieur du territoire de l'État dont il a la nationalité.

Dans le cadre de la réglementation nationale du transport aérien, un **transporteur titulaire d'une licence** (dans certains cas appelé **transporteur certifié**) est un transporteur aérien auquel une autorité constituée a accordé une autorisation officielle d'exploiter des services de transport aérien. Certains

États accordent une licence à un transporteur national et un permis à un demandeur étranger, alors que d'autres accordent une licence pour les services réguliers et un permis pour les vols d'affrètement.

L'expression **transporteur national** désigne un transporteur aérien qui est considéré comme un instrument national du transport aérien, établi conformément au droit national d'un État et qui est généralement le seul ou le principal transporteur aérien de cet État à exploiter des services aériens, incluant des services aériens internationaux.

Le terme **compagnie de pavillon** est souvent employé de façon interchangeable avec le terme « transporteur national », mais plus dans une perspective internationale, parce que les aéronefs d'un tel transporteur portent généralement le pavillon national de l'État en assurant des services aériens internationaux. Il est à noter cependant que l'article 20 (Port des marques) de la Convention de Chicago exige seulement que tout aéronef employés à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres (les États utilisent généralement à cette fin des lettres et des chiffres). Il n'existe donc aucune obligation de droit international selon laquelle les aéronefs d'un transporteur national qui se livre à l'exploitation de services aériens internationaux doivent porter le pavillon national.

Le terme **transporteur désigné** s'applique à un transporteur aérien désigné par un État dans le cadre d'un accord sur les services aériens pour exploiter les services aériens autorisés en vertu de cet accord. Dans la plupart des cas, un transporteur désigné peut être le transporteur national ou la compagnie de pavillon de l'État désignateur, mais dans certains cas il peut aussi être un transporteur aérien d'un autre État lorsque ceci est autorisé dans le cadre de l'arrangement pertinent sur les services aériens (par exemple dans le cas d'une « communauté d'intérêts », voir le Chapitre 4.4).

Les transporteurs peuvent être classés en fonction du type de trafic qu'ils transportent. Ainsi :

- un **transporteur aérien de passagers** s'occupe principalement du transport de passagers par aéronef (bien que ces aéronefs puissent aussi transporter du fret) ;
- un **transporteur aérien de fret** s'occupera principalement du transport de fret et de courrier par aéronef.

Les transporteurs aériens sont souvent caractérisés par le rôle qu'ils jouent dans les marchés nationaux ou internationaux, ou par l'ampleur de leurs opérations :

En général, une **compagnie majeure** assure des services aériens réguliers sur des routes principales intérieures et/ou sur des routes internationales, et a normalement une échelle d'exploitation relativement grande portant sur un réseau de routes étendu :

- un **transporteur régional** assure des services réguliers court-courriers de passagers et de fret, en exploitant principalement des aéronefs à turbopropulseurs et/ou de petits aéronefs à réaction et en reliant de petites et moyennes localités à des grandes villes et des pivots ;
- un **transporteur d'apport** exploite des services court-courriers reliant des points de petite importance et des points régionaux à un aéroport-pivot, en général au moyen d'aéronefs de petite à moyenne capacité ;
- un **transporteur de troisième niveau** assure des services d'apport et/ou régionaux, le plus souvent du type point à point, en général avec des aéronefs d'un maximum de 30 passagers ; cependant, cette limite de capacité a été rehaussée avec les années, et il peut maintenant s'agir d'aéronefs pouvant avoir jusqu'à 50 places ;
- l'expression **mégatransporteur** désigne une compagnie de très grande taille, du point de vue de son échelle d'exploitation et/ou de son réseau de routes. Le transporteur peut avoir acquis cette taille du fait de sa propre croissance, de l'acquisition d'autres transporteurs ou de la participation au capital d'autres transporteurs, ou de certaines formes d'alliance.

Certaines définitions concernant les transporteurs aériens sont basées sur des considérations économiques ou de commercialisation :

- un **transporteur spécialisé** opère sur des routes particulières ou dans un segment particulier du marché ;

- un **transporteur débutant** est transporteur aérien nouvellement établi ;
- un **nouveau venu** est un transporteur, nouvellement établi ou non, qui essaie de pénétrer sur un marché déjà desservi par d'autres transporteurs.

D'autres définitions sont basées sur les caractéristiques de leur modèle d'exploitation :

- un **transporteur à services complets** ou **transporteur à prestations complètes** est un transporteur aérien, normalement un transporteur national traditionnel ou une compagnie majeure qui exploite des vols sur un réseau de routes relativement étendu (on parle donc aussi de **transporteur en réseau**) qui offre une gamme complète de prestations, notamment différentes classes de sièges, divertissements en vol, repas et boissons, boutique en vol et aménagements au sol tels que salons d'attente pour passagers de classe premium ou membres de programmes de fidélisation ;
- un **transporteur à prestations simplifiées** ou **compagnie aérienne à services minimaux** est un transporteur aérien qui, contrairement au transporteur à services complets, se concentre sur l'offre à la clientèle d'un service de transport aérien à faible coût, avec des prestations en vol simples ou limitées ;
- un **transporteur à faibles coûts** ou **transporteur low-cost** désigne généralement un transporteur aérien qui a des coûts relativement bas par rapport à d'autres transporteurs comparables et qui offre des tarifs passagers ou marchandises avantageux. Un tel transporteur peut être indépendant, être une division ou une filiale d'une compagnie majeure ou, dans certains cas, être l'ancienne branche d'exploitation de vols d'affrètement d'un groupe de compagnies aériennes.

Les transporteurs aériens peuvent aussi être définis en fonction de leur appartenance à une association professionnelle. Ainsi par exemple, un **transporteur IATA** est un transporteur membre de l'Association du transport aérien international ; inversement, un **transporteur non IATA** est un transporteur qui n'est pas membre de l'IATA.

Les transporteurs sont également définis selon des critères de propriété et de contrôle :

- un **transporteur détenu par l'État** est un transporteur dont le capital est détenu intégralement ou majoritairement par l'État (organisme public, entreprise semi-publique, etc.) ;

- un **transporteur privé** est une société dont le capital est détenu intégralement ou majoritairement par des intérêts privés ;
- un **transporteur en coentreprise** est un transporteur détenu par deux ou plusieurs grands investisseurs, qui peuvent être des entités du même pays ou de pays différents ;
- le terme **transporteur communautaire** désigne un transporteur aérien dont un État membre de la Communauté européenne, devenue l'Union européenne, détient la propriété substantielle.

Du point de vue de la responsabilité des compagnies aériennes, le terme **transporteur public** ou **transporteur à vocation publique** désigne un transporteur qui est disposé à assurer le transport de passagers et de fret à tous ceux qui souhaitent retenir ses services et qui sont disposés à en payer le prix.

Sont associés aux transporteurs aériens certains termes communément utilisés pour mesurer la capacité et la performance des compagnies aériennes et pour les classer en fonction du trafic transporté :

- **Sièges-kilomètres disponibles (SKD)**, dont le nombre équivaut à la somme des produits de la capacité (en sièges) mise en vente sur chaque étape par la longueur de l'étape (un siège-kilomètre correspond à un siège offert sur une distance d'un kilomètre).
- **Tonnes-kilomètres disponibles (TKD)**, dont le nombre équivaut à la somme des produits de la capacité (en tonnes métriques) disponible pour le transport de charge payante (passagers, fret et poste) sur chaque étape par la longueur de l'étape (une tonne-kilomètre disponible correspond à une tonne métrique de capacité disponible pour le transport de charge payante sur une distance d'un kilomètre).
- **Tonnes-kilomètres passagers réalisées**, que l'on calcule en multipliant le nombre de passagers-kilomètres

réalisés par un poids normalisé par passager. (Voir aussi **tonne-kilomètre payante** ci-dessous.)

- **Passagers-kilomètres payants (PKP)**, somme des produits du nombre de passagers payants transportés sur chaque étape par la longueur de l'étape. Le total obtenu est égal au nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des passagers payants.
- Une **tonne-kilomètre payante (TKP)** est réalisée lorsqu'une tonne métrique de charge payante est transportée sur une distance d'un kilomètre. Lorsque cette charge comprend une charge en passagers, on la convertit en une charge exprimée sous forme de poids, généralement en multipliant le nombre de passagers par 90 kilogrammes (pour inclure les bagages). Le nombre total de **tonnes-kilomètres réalisées (TKR)** est égal à la somme des produits des charges de passagers, de fret et de poste transportées sur chaque étape par la longueur de l'étape (une TKR correspond à une tonne métrique de charge payante transportée sur une distance d'un kilomètre).
- **Passager payant**, terme qui, aux fins des statistiques de l'OACI (Doc 9703), désigne un passager pour le transport duquel un transporteur aérien reçoit une rémunération marchande. La définition inclut par exemple : a) les passagers voyageant dans le cadre d'offres promotionnelles publiques (par exemple « deux pour le prix d'un ») ou de programmes de fidélisation (par exemple échange de points requis au titre du programme « grands voyageurs ») ; b) les passagers voyageant au titre d'une indemnisation consécutive à un refus d'embarquement ; c) les passagers voyageant aux tarifs société ; d) les passagers voyageant à des tarifs préférentiels (administration publique, marins, militaires, jeunes, étudiants, etc.). La définition exclut : a) les personnes voyageant gratuitement ; b) les passagers voyageant à des tarifs (réguliers ou réduits) accessibles seulement aux employés des compagnies aériennes ou à leurs agents ou en voyage officiel pour le compte des transporteurs ; c) les nourrissons qui n'occupent pas de siège.

Chapitre 5.2

AÉRONEFS

Le terme **aéronef**, lorsqu'il est utilisé comme terme générique, signifie tout appareil volant plus lourd que l'air. Un **avion** (ou **aéronef à voilure fixe**) est un aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes. Un **hélicoptère** (ou **aéronef à voilure tournante**) est un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux (voir Doc 9569). Un **adac** (c'est-à-dire un avion à décollage et atterrissage courts) est un aéronef conçu pour décoller et atterrir sur des pistes courtes. Dans la pratique, le terme « aéronef » implique souvent avion.

La **nationalité de l'aéronef** est celle de son État d'immatriculation (voir l'article 17 de la Convention relative à l'aviation civile internationale).

Les **aéronefs de transport** sont conçus pour transporter des personnes et/ou du fret. Les **aéronefs de transport commercial** sont des aéronefs de transport utilisés contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Les **aéronefs d'État** comprennent tous les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police ou d'autres services d'application de la loi d'un État (voir l'article 3 de la Convention relative à l'aviation civile internationale).

Un **aéronef privé** est un aéronef autre que d'État et qui est utilisé à des fins non commerciales.

Dans le contexte de la réglementation économique, les aéronefs sont souvent classés selon le type de trafic qu'ils sont conçus pour transporter :

- un **aéronef de passagers** est un aéronef principalement conçu et configuré pour le transport de personnes et des bagages qui les accompagnent ;
- un **aéronef tout-cargo** ou **avion-cargo** est un aéronef configuré pour le transport de fret seulement (même

s'il peut aussi transporter les accompagnateurs de certains types de fret, comme le bétail ou le matériel de forage pétrolier) ;

- un **aéronef combi** ou **avion mixte** est un aéronef de transport pouvant transporter à la fois des passagers et du fret sur le pont principal, souvent dans des configurations variées.

Les aéronefs peuvent également être classés selon leurs dimensions :

- un **gros-porteur** est un grand aéronef de transport dont l'intérieur de la cabine est suffisamment large pour que les sièges normaux de passagers puissent être divisés en trois groupes axiaux par deux couloirs [dans la pratique cela signifie un minimum de 4,72 m (15,6 ft)] ;
- un **avion à fuselage étroit** est un aéronef dont la cabine n'a qu'un couloir, les sièges de passagers étant divisés en deux groupes axiaux.

Bien qu'ils soient utilisés principalement dans le domaine de la commercialisation, ces deux termes sont également utilisés par certains États dans le cadre de la réglementation de la capacité.

Le terme **jumbo jet** est couramment utilisé pour désigner des gros-porteurs comme le Boeing 747.

Le terme « aéronef de gros tonnage » peut avoir diverses définitions répondant à des objectifs spécifiques (par exemple pour l'établissement des redevances d'atterrissage ou la réglementation de la capacité). Un **aéronef de gros tonnage**, aux fins des statistiques de l'OACI, est un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage est d'au moins 9 tonnes (environ 20 000 livres), et dans le contexte de la réglementation technique, un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage est supérieur à 5 700 kg (environ 12 550 livres).

Autres termes utilisés pour classer les aéronefs en fonction de leurs dimensions :

- **aéronef de faible tonnage**, c'est-à-dire un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage est inférieur à 5 700 kg (environ 12 550 livres) ;
- **aéronef ultra-léger**, c'est-à-dire un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage ne dépasse pas 454 kg (1 000 livres), et qui n'est pas normalement utilisé pour le transport public.

À des fins analytiques (comme la planification du parc aérien et les prévisions), les aéronefs peuvent être classés en fonction de leur nombre de sièges :

- un **avion de transport à capacité élevée a d'ordinaire** de 350 à 500 places ;
- un **avion de transport à capacité ultra-élevée (UHCT)** ou **avion de transport commercial de très gros tonnage (VLCT)** est un type d'aéronef qu'étudient actuellement certains avionneurs et qui devrait avoir plus de 600 places.

La location d'aéronefs est une méthode très répandue que les transporteurs aériens utilisent pour obtenir du matériel ou augmenter la capacité de leur parc aérien. On distingue :

- un **aéronef loué**, qui est un aéronef utilisé en vertu d'un arrangement de location contractuelle ;
- la **location avec équipage** ;
- la **location sans équipage** ;
- la **location avec équipage partiel**, terme utilisé dans certains cas pour désigner une location avec équipage comprenant un équipage de conduite mais pas de personnel de cabine.

À cet égard, le terme **bailleur** signifie la partie qui donne l'aéronef en location et le terme **preneur** signifie la partie qui prend l'aéronef en location.

Les aéronefs sont également classés en fonction d'autres critères, par exemple le type de moteur qu'ils utilisent. On distingue ainsi :

- les **avions à moteur(s) à pistons**, qui ne sont plus que rarement utilisés en transport aérien commercial ;
- les **avions à turbopropulseurs** ;

- les **avions à turboréacteurs** ou simplement **avions à réaction** ;
- les **avions à turbosoufflantes**.

Les avions sont parfois classés d'après le nombre de leurs moteurs, ainsi :

- un **biréacteur** est un avion doté de deux moteurs à réaction ;
- un **triréacteur** est un avion doté de trois moteurs à réaction.

L'exploitation de nombreux biréacteurs utilisés pour le transport commercial est maintenant autorisée sur de grandes distances. C'est ce que l'on appelle les vols **ETOPS** (exploitation d'avions bimoteurs sur de grandes distances).

Les aéronefs peuvent être distingués par les vitesses auxquelles ils peuvent voler :

- un **avion subsonique** est un avion ne pouvant maintenir un vol en palier à des vitesses dépassant Mach 1 (c'est-à-dire la vitesse du son) ;
- un **avion supersonique** est un avion pouvant voler à des vitesses dépassant la vitesse du son ;
- un **avion hypersonique** est un avion pouvant voler à des vitesses dépassant Mach 5 ;
- Le terme **avion de transport civil à grande vitesse** est généralement utilisé pour désigner divers avions supersoniques de transport commercial à l'étude ;

Les aéronefs peuvent également être définis en fonction des distances qu'ils peuvent parcourir :

- un **avion court-courrier** peut généralement parcourir sans interruption un maximum de 2 224 kilomètres (1 200 milles marins) avec une charge payante complète dans des conditions de croisière normales ;
- un **avion moyen-courrier** peut normalement parcourir de 2 224 à 5 556 kilomètres (1 200 à 3 000 milles marins) avec une charge payante complète dans des conditions de croisière normales ;
- un **avion long-courrier** est un avion pouvant parcourir plus de 5 556 kilomètres (3 000 milles marins) avec

une charge payante complète dans des conditions de croisière normales.

Les **avions de transport de troisième niveau** et les **avions régionaux** sont des avions de transport utilisés pour l'exploitation de services de transport aérien de troisième niveau ou régional, qui ont généralement un nombre de places relativement faible (de 10 à 70 sièges) ou une charge marchande relativement petite. Les **avions à réaction régionaux** sont des avions régionaux ou de transport de troisième niveau dotés de moteurs à réaction.

Dans le contexte de la réglementation du bruit des aéronefs :

- un **avion du Chapitre 2** est conforme aux normes de certification acoustique du Chapitre 2 de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale ;
- un **avion du Chapitre 3** est conforme aux normes de certification acoustique du Chapitre 3 de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale (qui sont plus strictes que celles du Chapitre 2).

On notera que les termes « **Stage 2 aircraft** » et « **Stage 3 aircraft** » sont des termes utilisés aux États-Unis dont la signification est essentiellement la même que celle des termes « avion du Chapitre 2 » et « avion du Chapitre 3 ».

Chapitre 5.3

SERVICES AÉRIENS

Un **service aérien**, au sens le plus large, comprend tout service, régulier ou non régulier, assuré par aéronef pour le transport public. Aux fins de la réglementation, cependant, ce terme a toujours une signification précise [définie à l'article 96, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et utilisée dans la plupart des accords bilatéraux de transport aérien entre les États], à savoir tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises.

Un **service aérien commercial** signifie un service aérien assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Les services aériens peuvent être classés selon les régions géographiques qu'ils desservent, par exemple :

- un **service aérien intérieur** est un service aérien assuré intégralement à l'intérieur du territoire d'un État ;
- un **service aérien international** est un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États ;
- un **service aérien régional** est soit un service aérien offert sur des routes desservant de petites villes, à l'intérieur d'une région ou entre des régions d'un État, soit un service aérien offert sur des routes secondaires desservant de petites villes situées dans une zone régionale recouvrant les territoires de deux ou plusieurs États ;
- un **service transfrontières** est un service aérien international court-courrier traversant les frontières de deux États limitrophes.

Dans le domaine de la réglementation économique, les services aériens sont souvent classés selon le type de trafic transporté :

- un **service aérien de passagers** est un service assuré principalement pour le transport de passagers ;
- un **service aérien de fret** est un service aérien assuré pour le transport public de marchandises et de courrier ;
- un **service mixte** s'applique à un service transportant des passagers et des marchandises à bord du même aéronef.

Les services aériens peuvent également être classés selon leurs caractéristiques opérationnelles :

- un **service aérien régulier** est en général un service aérien ouvert au grand public et assuré suivant un horaire publié ou avec une fréquence tellement régulière qu'il constitue une série systématique évidente de vols ;
- inversement, tout service aérien effectué autrement qu'en tant que service aérien régulier est considéré comme un vol non régulier, terme qui englobe notamment sans s'y limiter, les vols d'affrètement. On notera que le terme « non régulier » est un terme de droit public, tandis que le terme « affrètement » est un terme de droit privé concernant le contrat entre un transporteur aérien et un affréteur (encore que ces deux termes en soient arrivés à être employés de manière interchangeable).

Dans le domaine de la réglementation du transport aérien international, les services aériens ont été réglementés dans le cadre de régimes différents selon qu'ils sont assurés de façon régulière ou non régulière (voir aussi le Chapitre 4.6). Comme l'a défini le Conseil de l'OACI (voir Doc 9587, Partie 1, Section B), on entend par **service aérien international régulier** une suite de vols possédant toutes les caractéristiques ci-après :

- ces vols sont accomplis à travers l'espace aérien de deux États ou plus ;

- ils sont effectués par des aéronefs, en vue du transport de passagers, d'articles postaux ou de fret moyennant rémunération, de telle manière que chacun de ces vols soit accessible au public ;
- ils sont exécutés afin d'acheminer le trafic entre deux ou plusieurs points qui restent les mêmes pour toute la suite de vols soit suivant un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle que cette suite constitue une série systématique évidente de vols.

Tout vol international effectué autrement qu'à titre de service aérien international régulier est un **vol international non régulier**.

Un **service intermétropolitain** ou **de premier niveau** est un service aérien assuré sur des routes reliant de grandes villes, normalement avec un volume important de trafic.

Le terme **service de taxi aérien** peut avoir deux significations :

- type de service aérien à la demande normalement assuré par des aéronefs de petite capacité, à bref délai, de façon très semblable à un service de taxi automobile ;

- dans certains cas, service assuré de façon régulière, des arrêts n'étant faits qu'aux points où des passagers et des marchandises doivent être embarqués ou débarqués.

Un **service de navette aérienne** est un service aérien de passagers à haute fréquence et sans réservation assuré à intervalles réguliers, en général sur une route à haute densité de trafic reliant deux villes. Dans certains cas, l'embarquement est un processus continu et l'aéronef peut partir avant l'heure prévue s'il est plein.

Un **service d'apport** est un service aérien offert sur des routes régionales et qui alimente en trafic de grands services intérieurs ou internationaux.

Aux fins de la commercialisation, un service aérien est souvent appelé :

- **service sans escale**, assuré entre deux points sans arrêt intermédiaire (pas même une escale technique) ;
ou
- **service aérien direct** (appelé aussi **service transdirect**), assuré entre deux points par un seul aéronef avec des arrêts intermédiaires mais sans changement de numéro de vol.

Chapitre 5.4

AÉROPORTS

Un **aéroport** (ou **aérodrome**, terme presque synonyme mais utilisé dans un sens plus générique) est une surface définie sur terre ou sur l'eau qui est utilisée pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface (voir Doc 9569).

Les aéroports peuvent être classés selon le type d'aéronefs qui les utilisent :

- une **hélistation** est un aérodrome ou une aire définie sur une structure artificielle, qui est utilisé pour l'atterrissage, le décollage et les évolutions des hélicoptères à la surface ;
- un **adacport** est un aéroport spécialement conçu pour les adacs et qui est séparé des installations aéroportuaires conventionnelles.

Les aéroports peuvent également être classés selon leur type d'activité :

- un **aéroport commercial** est un aéroport utilisé par le grand public, qui comprend des installations pour l'acheminement des passagers, la manutention des marchandises et l'entretien courant des aéronefs commerciaux ;
- un **aéroport privé** est utilisé principalement par de petits aéronefs du secteur privé, par des clubs aéronautiques, etc.

Un **aéroport international** est un aéroport désigné d'entrée et de sortie destiné aux services aériens internationaux où s'accomplissent les formalités de douane, d'immigration, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues (voir l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale). Un **aéroport point d'accès** est un aéroport international qui est le premier point d'arrivée ou le dernier point de départ dans un État pour des services aériens internationaux.

Un **aéroport intérieur** est un aéroport qui n'est utilisé que pour les services aériens intérieurs.

Un **aéroport régional** désigne généralement un aéroport d'une ville petite à moyenne qui est principalement desservi par des services régionaux court-courriers.

Un **aéroport encombré** est un aéroport dont la capacité de traitement du trafic (aérien ou au sol) est insuffisante pour répondre à la demande. Pour faire face aux problèmes d'encombrement, un État a désigné certains aéroports comme **aéroports de délestage**, vers lesquels on déroute le trafic provenant de grands aéroports commerciaux, et **aéroports supplémentaires**, vers lesquels on déroute l'aviation générale des aéroports fort fréquentés, atténuant ainsi l'encombrement dans des marchés particuliers.

Plusieurs termes sont souvent employés en rapport avec les aéroports encombrés :

- la **capacité d'un aéroport** est le nombre de passagers et la quantité de fret qu'un aéroport peut contenir pendant une période donnée : combinaison de la capacité des pistes et de la capacité de l'aérogare ;
- la **capacité des pistes** est le nombre de mouvements d'aéronefs qui, par détermination des autorités aéronautiques, peuvent être effectués sans danger ; elle est normalement exprimée par le nombre total d'atterrissages et de décollages par heure, compte tenu de facteurs tels que les caractéristiques physiques des pistes et de l'aire environnante, l'altitude, les types d'aéronefs concernés (les aéronefs de gros tonnage peuvent exiger une séparation plus grande) et les possibilités du contrôle de la circulation aérienne ;
- la **capacité d'une aérogare** est le nombre horaire des passagers et des tonnes de fret qui peuvent être acheminés à travers une aérogare (on parle parfois de **débit passagers** ou **débit fret**). Le type de composition du trafic de passagers ou de fret peut influencer le débit. Les passagers internationaux qui doivent accomplir les formalités de douane et d'immigration prennent plus de temps et d'espace que les passagers

intérieurs, qui ne sont pas soumis à ces formalités. La situation est semblable pour le fret intérieur et le fret international.

Un **aéroport de dégagement** est un aéroport vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun, pour des raisons techniques, de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aéroport d'atterrissage prévu (voir Doc 9569).

Le terme **aéroport-pivot** ou **pivot**, lorsqu'il est utilisé dans un contexte général, signifie tout aéroport où convergent et d'où rayonnent de nombreux vols, dont un pourcentage élevé sont des vols de correspondance ; dans le contexte de l'établissement des horaires et de la commercialisation du point de vue d'un transporteur aérien qui exploite un pivot, il signifie un aéroport où les horaires d'un grand nombre de ses vols à l'arrivée et au départ sont coordonnés en vue de produire les correspondances ou transbordements les plus commodes pour les passagers, les marchandises ou le courrier. Le même aéroport peut servir de pivot à plus d'un transporteur aérien, bien que cela soit exceptionnel.

Un **pivot majeur** a un volume élevé de vols de correspondance, et est normalement situé à un emplacement central desservi par plus d'une compagnie aérienne ayant des correspondances long-courriers.

Un **pivot régional** est un pivot qui dessert une région d'un État ou une région comprenant plus d'un État.

Un **pivot intercompagnies** est un pivot où les correspondances ou le transfert de trafic s'effectuent principalement entre vols de transporteurs différents.

Un **pivot sur réseau** est un pivot où les correspondances ou le transfert de trafic s'effectuent principalement entre vols différents de la même compagnie.

Étroitement associé au pivot sur réseau est le **réseau en étoile** (appelé également système de **pivotage**), c'est-à-dire

un système opérationnel dans lequel des vols provenant de nombreux points convergent vers un point commun (le pivot) et en rayonnent dans des délais assez brefs, de façon que le trafic arrivant de tout point donné puisse avoir une correspondance en direction de nombreux autres points. La « force » d'un tel système réside dans sa capacité unique de combiner du trafic provenant de nombreux marchés de paires de villes sur le même aéronef, permettant ainsi un service à destination d'un point de l'étoile qui sans cela ne serait pas viable ou ne pourrait soutenir le même volume et la même fréquence de service. Le pivotage consiste à faire passer par un point commun des **vagues** ou **blocs de vols** provenant d'origines différentes dans un délai suffisant pour permettre la correspondance.

Un **mini-pivot** est un pivot secondaire établi par un transporteur.

Un **méga-pivot** ou **super-pivot** est un très grand pivot.

Un **pivot de deuxième pays** est un pivot établi par un transporteur aérien dans un pays étranger, normalement pour lui permettre d'acheminer du trafic entre de nombreux points de son pays et de nombreux pays tiers.

La plupart des pivots sont des pivots passagers, mais il y a aussi, du point de vue du trafic traité :

- les **pivots marchandises**, aéroports dont les installations permettent d'assurer facilement et rapidement les correspondances et le transbordement des marchandises ;
- les **pivots postaux**, qui servent de centres de transit pour les expéditions postales ;
- les **pivots intermodaux** ou **pivots multimodaux**, qui assurent des correspondances ou le transbordement de trafic d'un mode de transport à un autre, par exemple, voie de surface — voie aérienne pour une expédition mer-air.

APPENDICES

Appendice 1

PRÉSENTATION DES DÉPÔTS DE TARIFS

En mars 1985, le Conseil a approuvé la Recommandation FRP/8-2 du Groupe d'experts sur les tarifs, qui préconisait d'élaborer des lignes directrices sur la présentation des dépôts de tarifs soumis aux gouvernements par les compagnies aériennes. En consultation avec les membres de ce Groupe, le Secrétariat a produit les présentations et éléments indicatifs concernant les tarifs passagers qui figurent dans les Parties I et II du présent Appendice. Il sera loisible aux États de les utiliser en les adaptant à chaque situation particulière.

En 1986, le Groupe d'experts sur les tarifs a abordé la question du dépôt des tarifs par voie électronique dans la Recommandation FRP/9-2, que le Conseil a approuvée en mars 1987. Cette recommandation demandait que soit assurée la compatibilité entre les systèmes des divers États ainsi qu'avec les bases de données de l'industrie du transport aérien, notamment celles des systèmes informatisés de réservation ; elle préconisait également le maintien du dépôt manuel pour les compagnies qui le préfèrent. En 1992, le Secrétariat de l'OACI a demandé aux États des renseignements sur les méthodes actuelles de dépôt des tarifs et sur les besoins des États souhaitant utiliser une procédure de dépôt des tarifs par voie électronique, pour aider à établir des spécifications de base communes à l'échelle mondiale, en vue d'assurer la compatibilité préconisée par la Recommandation FRP/9-2. Outre les administrations nationales, certaines organisations

aéronautiques intergouvernementales régionales comme la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) et la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ont étudié les méthodes de dépôt des tarifs par voie électronique et leurs implications.

On trouvera dans la Partie III du présent Appendice un exemple des éléments minimaux d'un système de dépôt de tarif par voie électronique, établi par la CEAC en consultation avec des sociétés qui conçoivent de tels systèmes.

Partie I — Exigences relatives aux dépôts de tarifs

Les listes de vérification ci-après, portant sur les renseignements requis dans les dossiers de dépôt des tarifs de transport aérien international régulier de passagers, énumèrent davantage d'éléments d'information que ce dont les différents États pourront avoir besoin. Pour alléger leur charge administrative et celle des compagnies aériennes, les États pourront se contenter de sélectionner dans ces listes les renseignements relatifs aux aspects des tarifs qu'ils réglementent activement et qu'ils jugent fondamentaux pour l'évaluation.

Section 1 — Renseignements exigés pour tous les types de tarifs

<i>Renseignements exigés</i>	<i>Observations pour l'information des États</i>
Numéro de référence du dossier de dépôt	Attribué par l'administration sur réception du dossier.
Numéro(s) de référence antérieur(s) pertinent(s)	À indiquer par la compagnie aérienne en cas de révision ou de mise à jour d'un dépôt antérieur. Les États peuvent aussi exiger que les compagnies aériennes indiquent les numéros de référence de dossiers connexes de dépôt de tarifs et/ou d'avis antérieurs pertinents de décisions de l'administration.
Date/heure de dépôt	À indiquer par l'administration à la réception du dossier.

<i>Renseignements exigés</i>	<i>Observations pour l'information des États</i>
Nom de la compagnie aérienne qui soumet le dossier	En fonction de leur législation nationale et sous réserve de présentation des pouvoirs, certains États pourront accepter qu'un agent désigné par la compagnie dépose le dossier.
Nature du dépôt	
La compagnie aérienne précisera :	
<ul style="list-style-type: none"> • s'il s'agit de l'application de règles tarifaires générales, de niveaux tarifaires particuliers et des conditions dont ils sont assortis, d'un ajustement monétaire ou d'un montant ajouté ; 	Le dépôt des règles tarifaires générales fait l'objet de la Section 2. Pour les autres types de dépôt, voir la Section 3.
<ul style="list-style-type: none"> • si la proposition porte sur des tarifs nouveaux ou des tarifs révisés ; 	Dans le cas de tarifs révisés, les États pourront se borner à exiger que la compagnie aérienne ne dépose que les changements.
<ul style="list-style-type: none"> • si le dépôt est effectué à la suite d'un accord IATA ou d'un autre accord multilatéral entre compagnies aériennes, ou d'un accord bilatéral entre compagnies, ou s'il ne concerne qu'un seul transporteur ; 	Pour évaluer la solidité d'un accord IATA ou d'un accord analogue, les États pourront demander que la ou les compagnies en précisent l'application géographique, qu'elles indiquent s'il s'agit d'un accord complet ou restreint et s'il comprend des clauses dérogatoires ou des clauses d'amendement avec un « court préavis ».
<ul style="list-style-type: none"> • si l'approbation est demandée en vertu des dispositions réglementaires ordinaires ou en vertu de dispositions dérogatoires pour les dépôts « à court préavis » ou « de mise à niveau ». 	Dans le cas des dépôts de tarifs « de mise à niveau », les États pourront exiger uniquement que la compagnie indique le tarif sur lequel elle veut s'aligner.
Date prévue d'entrée en vigueur	Date à partir de laquelle la compagnie propose que les voyages s'effectuent aux tarifs, aux conditions ou selon les règles figurant dans le dossier de dépôt.

Section 2 — Dépôt des règles tarifaires générales

<i>Renseignements exigés</i>	<i>Observations pour l'information des États</i>
Texte des résolutions pertinentes de l'IATA ou des autres règles tarifaires de compagnies aériennes ayant fait l'objet d'un accord multilatéral, ou texte des règles tarifaires générales de la compagnie aérienne	Les types de résolutions ou de règles qui sont spécifiés sont fondamentaux pour l'établissement des tarifs et ont des incidences sur les tarifs existants et ceux qui sont proposés. D'autres règles ou conditions générales régissent des questions telles que les rabais accordés pour les enfants et les bébés, les rabais accordés aux agents, les conditions de réservation et de paiement, les conditions de validité des billets, ainsi que les annulations, les changements d'itinéraire et les remboursements. Toutes ces résolutions et ces règles s'appliquent de façon générale à tous les tarifs sauf indication expresse que les conditions liées à des tarifs particuliers sont d'application (voir la Section 3).

<i>Renseignements exigés</i>	<i>Observations pour l'information des États</i>
<p>La compagnie aérienne soumettra les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• Conditions de transport (ne s'applique pas aux tarifs à destination et en provenance du Canada/des États-Unis) ;• Conditions de service (par exemple l'espacement des sièges et le nombre de sièges de front pour chaque classe de service) ;• Franchises de bagages et suppléments pour excédents ;• Règles de construction des tarifs ;• Règles de conversion monétaire ;• Règles applicables aux commissions des agents ;• Autres règles ou conditions tarifaires générales (à spécifier par la compagnie aérienne).	
Période d'application proposée	Dates proposées par la compagnie aérienne. Les règles de base de l'IATA telles que celles qui régissent la construction des tarifs et la conversion des monnaies peuvent techniquement cesser d'exister en l'absence d'un accord IATA sur des tarifs particuliers. Les États pourront exiger que la compagnie aérienne indique si les règles déposées resteront néanmoins en vigueur dans ces conditions ou si elle déposera des règles de remplacement.
Avantages promotionnels	Certains États peuvent exiger que les compagnies aériennes les informent de toutes les incitations offertes aux passagers en rapport avec des tarifs internationaux, comme les conditions spéciales accordées aux « grands voyageurs » ou les remises sur les prix des chambres d'hôtel. Lorsque de telles incitations sont associées à un tarif particulier et que les États en exigent le dépôt, elles doivent figurer dans le dossier de dépôt du tarif (voir la Section 3).

**Section 3 — Dépôt de niveaux tarifaires particuliers et des conditions
dont ils sont assortis**

(y compris le dépôt des ajustements monétaires et des « montants ajoutés »)

<i>Renseignements exigés</i>	<i>Observations pour l'information des États</i>
Type de tarif (par exemple « normal classe économique », « excursion avec achat anticipé » — à spécifier par la compagnie aérienne)	Lorsque le dépôt est effectué conformément à un accord intergouvernemental bilatéral ou multilatéral qui comprend un arrangement de « plage tarifaire », les États peuvent exiger que la compagnie aérienne désigne la « plage tarifaire » à laquelle le tarif proposé est censé correspondre, et qu'elle déclare s'il y correspond. (Cette déclaration peut limiter ou supprimer la nécessité de présenter des renseignements supplémentaires.)
Code du tarif (par exemple YLE45 — à spécifier par la compagnie aérienne)	Les États pourront encourager la clarté et la cohérence en la matière.
Classe de service (par exemple première, intermédiaire ou économique)	La compagnie aérienne indiquera notamment les services offerts (par exemple fauteuils-couchettes) ; tout supplément applicable doit être reflété dans un niveau tarifaire distinct.
Type de voyage (par exemple aller simple, aller-retour, circulaire, circuit ouvert — à spécifier par la compagnie aérienne)	—
Date de mise en vente proposée (si elle est différente de la date prévue d'entrée en vigueur)	Lorsque les États autorisent des compagnies aériennes à offrir les tarifs proposés ou à vendre des billets à ces tarifs avant la date d'entrée en vigueur, alors qu'ils sont toujours « sujets à l'approbation gouvernementale », ils peuvent exiger que les compagnies aériennes indiquent quelles dispositions elles ont prises pour informer les acheteurs des conséquences éventuelles du fait que les tarifs ne sont pas encore approuvés, par exemple : non-application des tarifs, suppléments et droit au remboursement.
Date d'expiration proposée	Certains accords de services aériens stipulent qu'un tarif demeure en vigueur tant qu'il n'a pas été remplacé par un autre. Toutefois, les dispositions de nombreux accords exigent que la compagnie aérienne précise la date d'expiration qu'elle propose, afin de définir la période de prorogation de tarifs existants en cas de désaccord sur des tarifs de remplacement.
Zone géographique, routes ou paires de villes auxquelles le tarif s'applique	Voir les observations dans la rubrique « Niveaux tarifaires » ci-après. Le cas échéant, les itinéraires ou les directions de voyage devraient aussi être précisés.
Niveaux tarifaires	Contrairement aux conditions tarifaires, qui peuvent être communes à un certain nombre de paires de villes, les niveaux tarifaires varient généralement selon la paire de villes et doivent donc être précisés séparément par la compagnie aérienne. Voir à la fin de la présente section le tableau de Présentation des niveaux tarifaires proposés, qui donne un modèle de formulaire de présentation.

<i>Renseignements exigés</i>	<i>Observations pour l'information des États</i>
<p>Ajustements monétaires</p>	<p>Les révisions devraient figurer comme modifications des niveaux tarifaires en monnaie locale et être déposées de la façon indiquée ci-dessus. Selon leur législation nationale ou les accords en vigueur sur les services aériens, les États pourraient aussi exiger d'être informés des changements apportés au coefficient d'ajustement monétaire ou au taux de change « IATA » applicable.</p>
<p>Montants ajoutés</p> <p>La compagnie aérienne indiquera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les points entre lesquels les montants ajoutés s'appliquent (c'est-à-dire les points d'origine, de destination et de construction) ; • les itinéraires auxquels les montants ajoutés sont applicables ; • les types de tarifs auxquels les montants ajoutés s'appliquent ; • les restrictions éventuelles aux possibilités de combinaisons ; • la monnaie dans laquelle les montants ajoutés sont exprimés ; • les niveaux proposés. 	<p>Les montants ajoutés (appelés aussi tarifs proportionnels) sont utilisés en liaison avec certains tarifs spécifiés pour établir des tarifs directs à destination et en provenance de nombreux points supplémentaires ; de nombreux autres tarifs sont ainsi créés qui pourront relever de la compétence des États au même titre que les tarifs spécifiés eux-mêmes. Les montants ajoutés pourront être déposés par les compagnies aériennes en même temps que les tarifs pertinents, ou séparément lorsqu'ils sont destinés à être appliqués à des tarifs déjà approuvés et à des tarifs à déposer ultérieurement.</p>
<p>Règles et conditions particulières au tarif déposé</p> <p>La compagnie aérienne fournira les renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • période d'application, par exemple toute l'année ou pendant des périodes déterminées (saison, heures de la journée ou jours de la semaine) ; • conditions particulières de réservation, de paiement et d'établissement des billets (par exemple celles qui s'appliquent aux tarifs avec paiement à l'avance ou achat immédiat, ou aux tarifs « liste d'attente ») ; • durée minimale de séjour ; • durée maximale de séjour ; • conditions applicables aux arrêts intermédiaires (nombre/endroits/suppléments) ; 	<p>La liste de vérification comprend les règles et conditions les plus courantes. Les États pourront juger utile de prescrire aux compagnies aériennes, ou d'adopter de commun accord avec elles, un cadre normalisé de présentation pour les règles et conditions dont ils exigent le dépôt, avec une numérotation normalisée pour chaque règle ou condition. (À cet égard, la Résolution 100 de l'IATA, intitulée « Résolution sur les conditions standard concernant les tarifs spéciaux » donne la liste de 30 règles/conditions applicables à tous les tarifs de ce type, sauf disposition contraire de la résolution concernant un tarif particulier.) Les compagnies aériennes devraient fournir des précisions pour chacune de ces règles ou conditions qui s'applique au tarif en question.</p>

<i>Renseignements exigés</i>	<i>Observations pour l'information des États</i>
<ul style="list-style-type: none"> • conditions applicables aux itinéraires (notamment les restrictions en matière de correspondances sur réseau ou intercompagnies) ; • restrictions concernant le nombre de sièges pouvant être vendus au tarif considéré (autres que les contraintes relatives à la classe de service ou à la capacité des avions) ; • restrictions concernant les combinaisons avec d'autres tarifs ; • restrictions en matière de publicité ou de vente ; • restrictions d'admissibilité (par exemple dans le cas de tarifs préférentiels réservés aux personnes remplissant certaines conditions : âge, profession, religion, etc.) ; • documents exigés (preuve d'âge, de domicile, de profession, etc.) ; • avantages promotionnels (notamment rabais sur le prix des chambres d'hôtel, avantages offerts aux « grands voyageurs », etc. [voir également la Section 2 ci-dessus]) ; • autres règles et conditions applicables — à préciser par la compagnie aérienne. 	<p>Les États pourront, s'ils le jugent bon, exiger que les compagnies aériennes fournissent des précisions relatives à toute règle ou condition qui s'applique au tarif en question.</p>
<p>Règles et conditions supplémentaires applicables aux tarifs de groupe</p>	
<p>La compagnie aérienne fournira les renseignements suivants, s'il y a lieu :</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • grandeur minimale du groupe ; • exigences relatives à la composition du groupe (par exemple affinité, incitation professionnelle) et méthode de formation du groupe ; • obligation de voyager ensemble (à l'aller et au retour) ; • changements autorisés par rapport à la composition initiale du groupe ; • autres règles et conditions applicables (à préciser par la compagnie aérienne). 	

<i>Renseignements exigés</i>	<i>Observations pour l'information des États</i>
<p>Règles et conditions supplémentaires applicables aux tarifs de voyages à forfait</p>	<p>Les États pourront, s'ils le jugent bon, exiger que les compagnies aériennes fournissent des précisions relatives à toute règle ou condition qui s'applique au tarif en question.</p>
<p>La compagnie aérienne fournira les renseignements suivants, s'il y a lieu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • conditions afférentes aux voyages à forfait (prestations au sol, organisateur du voyage, etc.) ; • prix minimal du voyage à forfait ; • changements autorisés par rapport à l'itinéraire et aux services initialement prévus ; • rabais accordé à l'accompagnateur ; • autres règles ou conditions applicables — à préciser par la compagnie aérienne. 	
<p>Champ d'application des règles et conditions tarifaires générales</p>	<p>Pour faciliter les tâches administratives, les États pourront exiger que les compagnies aériennes présentent ces renseignements sous la forme d'exceptions spécifiées, dans le cas des tarifs particuliers en cause, par rapport aux règles tarifaires générales visées dans la Section 2. La liste comprend les postes pour lesquels les exceptions sont les plus courantes, celles-ci consistant généralement en restrictions supplémentaires imposées aux usagers.</p>
<p>La compagnie aérienne indiquera toutes les exceptions applicables dans les domaines suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • conditions de transport ; • conditions de service ; • franchises de bagages et suppléments pour excédents ; • construction des tarifs (y compris les options d'itinéraires indirects) ; • conversion monétaire ; • commission des agents ; • rabais pour enfants et bébés ; • circonstances dans lesquelles on pourra accorder une dérogation à la règle concernant la durée minimale du séjour ; • circonstances dans lesquelles on pourra prolonger la durée de validité du billet ; • procédures de réservation, de paiement et d'établissement des billets ; • conditions applicables à un changement volontaire d'itinéraire ; 	

<i>Renseignements exigés</i>	<i>Observations pour l'information des États</i>
<ul style="list-style-type: none"> • conditions applicables à un changement non volontaire d'itinéraire ; • conditions d'annulation et de remboursement ; • dépenses des passagers en cours de route ; • vols inauguraux ; • rabais accordés aux agents ; • rabais accordés aux accompagnateurs ; • autres règles ou conditions générales — à préciser par la compagnie aérienne. 	

Présentation des niveaux tarifaires proposés

Exigences de base

Le modèle ci-après est conçu pour la communication par les compagnies aériennes de données de base concernant les niveaux tarifaires proposés, et cela uniquement pour les tarifs applicables aux voyages commençant ou se terminant dans le pays de dépôt. Si des données tarifaires sont exigées pour des voyages entre des pays tiers (par exemple en rapport avec du trafic acheminé par une compagnie aérienne nationale en vertu des droits de trafic de cinquième liberté), il serait facile d'adapter le formulaire en n'utilisant que les colonnes figurant sous l'en-tête « Voyages commençant en dehors du pays de dépôt ».

Pour faciliter les comparaisons, les États jugent habituellement commode de demander la présentation des données par type de tarif pour chaque paire de villes, de la façon indiquée, mais il est également possible de présenter les données par paire de villes pour chaque type de tarif. La compagnie aérienne devrait indiquer les types de tarifs avec le type de voyage et éventuellement avec des indications sur les saisons et sur les conditions de service ou d'acheminement. Exemple :

Première classe (aller simple, fauteuil-couche)
 Première classe (aller simple)
 Classe intermédiaire (affaires) (aller simple)
 Normal classe économique (aller simple, sans restriction)
 Normal classe économique (aller simple, sur réseau)

Excursion classe économique (aller-retour)
 Apex (aller-retour) — Tarif de lancement
 — Haute saison
 — Basse saison

Exigences supplémentaires éventuelles

Si les tarifs sont évalués régulièrement ou si un dossier de dépôt particulier doit l'être en détail, les États pourront exiger des renseignements supplémentaires en fonction des circonstances. On pourrait obtenir chacun des éléments de données les plus couramment demandés qui sont mentionnés ci-dessous en ajoutant à la présentation ci-dessus des colonnes supplémentaires et des sous-titres appropriés :

- a) Tarifs pour des voyages commençant en dehors du pays de dépôt, convertis en niveaux équivalents dans la monnaie de vente du pays de dépôt, aux taux de change bancaires en vigueur, qui devraient être précisés.
- b) Tous les tarifs exprimés en une ou plusieurs monnaies convertibles, en se servant par exemple des taux de conversion de l'IATA.
- c) Données antérieures (année précédente).
- d) Modification, en pourcentage, entre les niveaux proposés et les niveaux existants (et les niveaux antérieurs s'il y a lieu).

PAIRES DE VILLES ET TYPES DE TARIFS	VOYAGES COMMENÇANT DANS LE PAYS DE DÉPÔT (point A au point B)		VOYAGES COMMENÇANT EN DEHORS DU PAYS DE DÉPÔT (point A au point B)	
	Niveau actuel	Niveau proposé	Niveau actuel	Niveau proposé
	(dans la monnaie de vente dans le pays de dépôt)		(dans la monnaie de vente dans le pays où commence le voyage)	
Paire de villes (A-B) :			Monnaie :	
Types de tarifs :				
.....
.....
.....
(continuer pour chaque paire de villes et chaque type de tarif, selon les besoins)				

**Partie II – Exigences relatives
aux justifications**

Dans l'énumération ci-après des justifications qui peuvent être exigées pour les propositions de tarifs de transport aérien international régulier de passagers, on a mentionné davantage d'éléments d'information que n'en auront sans doute besoin les différents États. En déterminant les justifications qu'ils exigeront, les États pourront tenir compte du fait qu'il ne sera peut-être pas possible d'obtenir des données des compagnies aériennes d'autres États, que certains renseignements peuvent être délicats sur le plan commercial et que des compagnies ne désireront peut-être pas qu'ils soient rendus publics, et aussi que la communication des données peut représenter une charge particulière pour les petites compagnies aériennes.

Normalement, une justification détaillée ne sera exigée que dans des cas spéciaux, par exemple s'il s'agit d'un changement radical d'un niveau ou d'une structure tarifaire, de l'introduction d'un tarif pour une nouvelle route, d'un appel interjeté par une compagnie aérienne contre la désapprobation gouvernementale d'un tarif, ou du règlement d'un litige. Les justifications exigées peuvent aussi varier selon qu'il s'agit du dépôt de tarifs découlant d'accords multilatéraux entre compagnies aériennes, de tarifs convenus à l'échelle bilatérale ou de tarifs soumis individuellement par une compagnie aérienne.

Section 1. Renseignements généraux

La justification d'une proposition de tarif comprend normalement un exposé des raisons qui expliquent le nouveau tarif ou le changement qu'il est proposé d'apporter au niveau d'un tarif particulier ou aux conditions dont il est assorti. Dans le cas d'un changement général des tarifs, les motifs devraient être directement liés à des faits nouveaux en matière d'exploitation, par exemple l'introduction de nouveaux types d'avions, les tendances de l'économie (en particulier, les tendances des prix à la consommation dans chacun des pays en cause), l'évolution des taux de change ou l'augmentation de certains coûts, tels que le prix du carburant d'aviation ; ils devraient comprendre, le cas échéant, les raisons pour lesquelles les changements proposés s'écartent sensiblement de ceux qui sont demandés pour d'autres régions.

La justification devrait également comprendre, s'il y a lieu, des observations sur les effets concurrentiels des tarifs qui sont proposés ou appliqués par d'autres transporteurs assurant des vols (réguliers ou non réguliers) sur les mêmes routes, sur des routes voisines ou sur des routes coïncidant en partie avec celles qui font l'objet du dépôt. Les répercussions des tarifs proposés sur les intérêts des usagers seront aussi signalées, de même que tout autre effet prévu. Le cas échéant, la compagnie aérienne qui fait le dépôt indiquera si elle a consulté des groupes d'usagers ou des associations d'agents, et le résultat

de ces entretiens. Lorsqu'il est proposé d'apporter des changements aux règles tarifaires générales, toute incidence réelle ou possible sur certains tarifs ou sur la structure tarifaire devrait être expliquée.

Section 2. Données particulières

Pour que l'évaluation soit entièrement efficace, les données demandées sur les niveaux tarifaires devront peut-être dépasser les exigences de base indiquées dans la Section 3 de la Partie I ci-dessus, qui traite de la présentation des niveaux tarifaires. D'autres renseignements essentiels à fournir, en dehors des tarifs et des explications générales dont il est question dans la Section 1 de la présente partie, concernent les recettes, les coûts, le trafic et la capacité actuels et prévus. Normalement, on n'exigera des données détaillées pour chaque paire de villes ou chaque route que dans des cas particuliers, comme il est indiqué ci-dessus. Des données plus générales, portant sur des groupes de routes, seraient utiles annuellement ou en rapport avec des propositions de changements tarifaires généraux. Ces données devraient être faciles à obtenir, en particulier auprès des compagnies aériennes qui communiquent des données à l'OACI pour ses études annuelles des différences régionales dans les tarifs et dans les coûts, ou au Comité des coûts de l'IATA.

Le modèle de présentation qui figure dans le tableau de la page suivante tient compte aussi bien des données détaillées que des données plus générales à fournir. Ce tableau et les notes explicatives qui l'accompagnent sont conçus pour servir de guide général aux États sur les données à fournir et sur leur présentation. Les exigences précises varieront d'un pays à l'autre, et aussi selon les circonstances.

Commentaires destinés aux États sur les données justificatives

Périodes retenues aux fins de la comparaison : Pour évaluer la plupart des types de dépôts tarifaires, les États peuvent exiger normalement des compagnies un minimum de deux séries chronologiques de données portant 1) sur une ou plusieurs périodes de référence et 2) sur une ou plusieurs périodes comparables commençant après la date prévue d'entrée en vigueur de la proposition tarifaire. Les périodes annuelles retenues sur le formulaire sont les plus commodes, car elles aplanissent les fluctuations saisonnières. Cependant, si la fréquence des propositions de modifications tarifaires est supérieure à une fois par an, ou si les tarifs sont saisonniers, il serait bon de ventiler les données relatives aux recettes et au trafic en fonction des périodes pendant lesquelles les tarifs en cause ont été ou seront applicables. Comme les données de l'année « en cours » comprennent presque

toujours, du moins en partie, des éléments estimatifs, il peut être utile, comme il est indiqué ici, que la compagnie aérienne établisse un point de repère en fournissant les données « réelles » de l'année précédente. Il peut aussi être utile de demander des « prévisions » pour les hypothèses de l'application et de la non-application des tarifs proposés. Pour de nouveaux types de tarifs, il peut être utile d'examiner des « prévisions » pour une période plus longue que la première année d'application prévue, afin d'évaluer les conséquences lorsque la situation sera parvenue à maturité.

Monnaie utilisée : Toutes les données relatives aux recettes et aux coûts sont normalement présentées par la compagnie aérienne dans la monnaie de vente dans le pays de dépôt (qui sera la même que la monnaie utilisée pour le dépôt des tarifs dans la Partie I, pour les voyages commençant dans le pays de dépôt) ou dans la monnaie nationale du pays de dépôt, selon les besoins. Si le taux de change par rapport à une monnaie principale comme le dollar US a une incidence sensible sur le trafic, les recettes ou les coûts, et que ce taux n'est pas stable, le taux de change de la période antérieure et le taux futur prévu devraient être fournis ; dans ce cas, il pourra être nécessaire de ventiler (dans la mesure du possible) les données relatives aux recettes et aux coûts entre la monnaie utilisée pour la présentation et les autres monnaies principales en cause.

Données par paire de villes pour chaque route : Ces données pourraient être demandées pour une proposition de tarif unique susceptible d'avoir un effet important sur le trafic ou sur l'économie d'exploitation entre les deux villes d'une paire. Comme pour le dépôt des tarifs lui-même (Partie I), les données s'appliqueront généralement aux paires de villes qui supposent des voyages en provenance et à destination du pays de dépôt, mais certains États pourront exiger des données pour d'autres paires de villes. Lorsqu'au moins une origine et une destination sont communes à plusieurs routes, les États pourront juger commode de demander aux compagnies aériennes d'amalgamer les données pour les routes en cause.

Les données de trafic sont ici exprimées en nombres de passagers acheminés entre les deux villes de chaque paire, tels qu'ils apparaissent dans les statistiques d'origine et de destination par vol ; cette présentation des données, particulièrement lorsqu'elles sont ventilées selon l'origine comme il est indiqué, permet d'évaluer les incidences de la proposition tarifaire sur l'infrastructure aéronautique nationale (capacité des aéroports, par exemple) et sur l'économie nationale (courants touristiques, par exemple). Les données sur les recettes qui les accompagnent permettent de mesurer directement les incidences de la proposition sur la recette unitaire en vue de comparer celle-ci à celles d'autres périodes et d'autres paires

Présentation de données justificatives pour les propositions tarifaires

	A. PÉRIODES RETENUES AUX FINS DE COMPARAISON			
	Année précédente (données réelles) (année 1)	Année en cours (données estimatives) (année 2)	Année suivante (année 3)	
			Sans changements tarifaires	Avec changements tarifaires
<p>B. MONNAIE UTILISÉE :¹</p> <p>Taux de change pour la conversion dans d'autres monnaies principales :</p> <p>Monnaie :¹²²²</p> <p>(ajouter au besoin les taux pour d'autres monnaies)</p>				
<p>C. DONNÉES PAR PAIRE DE VILLES POUR CHAQUE ROUTE</p> <p>Route :</p> <p>Paire de villes :</p> <p>a) nombre de passagers payants :</p> <p>— pourcentage estimatif de passagers payants au départ du pays de dépôt :</p> <p>— pourcentage estimatif de passagers payants soumis à la péréquation :</p> <p>b) recettes passagers :</p> <p>— pourcentage estimatif de passagers au départ du pays de dépôt :</p> <p>c) recettes provenant des excédents de bagages :</p> <p>(présenter les données de façon analogue pour chaque paire de villes)</p>				
<p>D. SOMMAIRE PAR ROUTE</p> <p>Route :</p> <p>Nombre de passagers-kilomètres réalisés :</p> <p>Nombre de sièges-kilomètres disponibles :</p> <p>Coefficient de remplissage passagers (%) :</p> <p>Recettes passagers et recettes provenant des excédents de bagages :</p> <p>(présenter les données de façon analogue pour chaque route)</p>				

	A. PÉRIODES RETENUES AUX FINS DE COMPARAISON			
	Année précédente (données réelles) (année 1)	Année en cours (données estimatives) (année 2)	Année suivante (année 3)	
			Sans changements tarifaires	Avec changements tarifaires
E. SOMMAIRE PAR GROUPE DE ROUTES				
Groupe de routes :
Nombre de passagers-kilomètres réalisés ³ :
Nombre de sièges-kilomètres disponibles ³ :
Coefficient de remplissage passagers (%) :
Recettes passagers et recettes provenant des excédents de bagages ³ :
Autres recettes (fret, poste et recettes accessoires pertinentes) :
Frais d'exploitation (ventilés par élément de coût au besoin) :
Rendement des investissements (%) :
1. Indiquer le nom ou le code ISO de la monnaie.				
2. Indiquer le taux de change par unité de la monnaie utilisée pour la présentation des données.				
3. Calculé directement à partir des données de la Section D.				

de villes. La différence entre le niveaux des tarifs et les niveaux des recettes est déterminée par les commissions versées, les rabais (tels que ceux qui sont accordés pour les enfants) et l'effet de la péréquation. Ce dernier facteur, en particulier, varie sensiblement d'une route à une autre et a un effet direct sur le niveau des tarifs qui seront offerts ; il peut donc être utile d'en mesurer l'incidence, ce que l'on peut faire en présentant une estimation du pourcentage du trafic soumis à la péréquation, comme il est indiqué.

Il peut être nécessaire de ventiler les données de recettes et de trafic selon le type de tarif, avec des estimations des transferts de trafic à prévoir entre les différents types de tarifs, ainsi que de l'incidence globale sur le trafic. Certains États exigent qu'une ventilation soit établie régulièrement, mais le plus souvent ces données sont seulement exigées lorsqu'il est proposé d'apporter des changements majeurs à la structure tarifaire. Il faut peut-être aussi tenir compte des données sur les recettes et le trafic de fret, surtout dans le cas d'avions mixtes passagers/fret.

Sommaire par route : Ces données peuvent être demandées pour justifier une proposition tarifaire susceptible d'avoir des incidences importantes sur l'exploitation ou l'économie

d'une route dans son ensemble. Elles devraient porter sur toutes les paires de villes de la route en question.

Dans ce cas, les données de trafic sont exprimées en passagers-kilomètres. Accompagnées des données de capacité exprimées en sièges-kilomètres, elles permettent de calculer le coefficient de remplissage passagers et les conséquences de la proposition tarifaire pour l'exploitation de la route. Conjointement avec les données sur les recettes, elles donnent des indications sur la situation économique de la route. Il peut être nécessaire de tenir compte aussi des données sur les recettes et le trafic de fret, surtout dans le cas d'avions mixtes passagers/fret.

Sommaire par groupe de routes : Ces données ne sont habituellement exigées que sur une base annuelle ou lorsque des changements tarifaires généraux sont proposés. Les renseignements sur les recettes d'autres sources que le transport de passagers et sur les frais d'exploitation permettent d'évaluer la situation économique d'une route. Normalement, ces données ne sont fournies que pour des groupes de routes ; en effet, il est difficile de distinguer avec précision les frais d'exploitation de chaque route car beaucoup d'éléments de coût sont de caractère général ou communs à plusieurs routes (par exemple les

frais généraux d'administration ou les coûts d'exploitation des avions mixtes passagers/fret). Cependant, si l'on applique des méthodes et des critères uniformes d'imputation des coûts, il est possible d'établir des comparaisons valables pour une période donnée.

Lorsque des changements tarifaires généraux sont proposés pour tenir compte de l'évolution des coûts, et notamment lorsqu'il s'agit de répondre à des augmentations précises, du prix du carburant par exemple, les frais d'exploitation doivent être ventilés par élément de coût. Certains États pourront, s'ils le désirent, établir (ou adopter de commun accord avec la compagnie aérienne) une présentation particulière avec identification systématique des éléments de coût.

Il convient d'éliminer les anomalies à court terme en matière de coûts. Ainsi, par exemple, la principale différence entre coûts à court terme et coûts à long terme pourrait résider dans les coûts de démarrage élevés liés à la mise en service de nouveaux aéronefs qui constitueraient le principal matériel volant utilisé sur une route pendant une longue période. Les revenus des investissements seraient calculés selon les usages nationaux et comprendraient normalement des éléments tels que la rémunération des actionnaires et une contribution aux coûts de remplacement du matériel.

**Partie III – Liste minimale
des éléments constituant le dépôt
d'un tarif aérien**
(spécifiée dans les lignes directrices
de la CEAC)

Le dépôt d'un tarif aérien devrait se composer au minimum des éléments suivants :

- a) Une *identification du dépôt*. Une identification, comme par exemple, le numéro d'avis de dépôt IATA, exclusif à chaque dépôt et généré lorsque le dépôt a lieu au moyen d'un système automatique. Une fois que l'identification a été émise, elle ne peut être changée.
- b) Un *cachet avec enregistrement de la date et de l'heure*. Généré par le système de dépôt automatique des tarifs et indiquant la date et l'heure de l'achèvement d'un dépôt de tarif, ainsi que l'entrée dans la base de données du système des dépôts. Une fois que l'enregistrement a été émis, il ne peut être changé.
- c) Un *code transporteur*.

- d) Un *élément justificatif*. Fourni par le transporteur qui a fait le dépôt pour justifier l'introduction, la suppression ou l'amendement d'un dépôt.
 - e) Un *élément point de contact*. Contenant le nom et le numéro de téléphone de la personne chargée des dépôts par le transporteur concerné.
 - f) Une *identification géographique*. Montrant le point d'origine et le point de destination, ou une zone géographique générale, selon le cas.
 - g) Un *code classe tarifaire*. Un code alphanumérique utilisé par le transporteur pour dénoter un tarif spécifique.
 - h) Au moins l'un des éléments suivants :
 - 1) un *tarif* et/ou un *tarif proportionnel* (pour ajouter, modifier ou supprimer un tarif et/ou un tarif proportionnel). Lorsque le dépôt contient soit un tarif, soit un tarif proportionnel (ou les deux), il devrait aussi comporter :
 - un *code monnaie* (montrant le code monnaie applicable) ;
 - une *indication aller simple/aller-retour* (pour faire savoir si le tarif ou le tarif de transit s'entend aller simple ou aller-retour) ;
 - lorsqu'il y a modification du montant d'un tarif ou d'un élément de complément, il convient de donner aussi le *tarif* ou le *tarif proportionnel existant* ainsi que le *pourcentage de modification* ;
 - 2) un *élément condition d'application* (pour ajouter, modifier ou supprimer une condition d'application) ;
 - 3) un *élément d'itinéraire* (pour ajouter, modifier, supprimer un itinéraire pour un tarif spécifique) ;
 - 4) un *élément de note complémentaire* (pour ajouter, modifier ou supprimer une note complémentaire) ;

accompagné de la *date* correspondante proposée *d'entrée en vigueur*, et *d'expiration*, le cas échéant.
- Pour le dépôt de conditions générales, telles que commissions, règles des bagages et règles de construction tarifaire, il n'est pas nécessaire d'appliquer les dispositions des alinéas f) et g).

Appendice 2

SYSTÈME DE CONVERSION MONÉTAIRE DE L'IATA

Comme les compagnies aériennes et les intermédiaires de transport aérien (exemple : agences de voyages, transitaires de fret) doivent souvent faire des conversions d'une monnaie en une autre lorsqu'ils calculent les tarifs internationaux de passagers et de fret, l'IATA a établi des règles et procédures de conversion monétaire. Le *système de conversion monétaire de l'IATA* permet d'indiquer les tarifs en une seule monnaie pour des voyages ou expéditions à tronçons multiples faisant intervenir une ou plusieurs compagnies aériennes, ou pour des voyages commençant dans un autre pays.

Système de conversion monétaire pour les tarifs et frais de transport de fret

C'est en 1984 que l'IATA a introduit ce système, qui permet d'exprimer tous les tarifs et frais de transport de fret en monnaies locales. Lorsqu'il faut combiner ou comparer des tarifs de fret exprimés dans différentes monnaies aux fins de la construction des tarifs, on convertit ces tarifs dans une unité commune qui est le dollar des États-Unis, en utilisant les taux de change publiés par la Chambre de compensation de l'IATA, et les calculs nécessaires sont effectués en dollars.

Système de conversion monétaire pour les tarifs passagers

Dans le cadre de ce système, introduit en juillet 1989, tous les tarifs passagers sont établis et indiqués dans la monnaie du pays où les passagers commencent leur voyage, sauf pour certains pays ou territoires dont les monnaies sont relativement faibles et où les tarifs sont établis en dollars US. Le voyageur peut payer le tarif en monnaie locale ou dans une autre monnaie acceptable sur la base de la conversion au taux

de change bancaire. Pour les ventes de billets hors du pays où le voyage commence effectivement (c'est-à-dire les « ventes à l'étranger »), le tarif exprimé dans la monnaie de ce pays est converti dans la monnaie du pays de vente au taux de change bancaire en vigueur le jour de l'émission du billet (voir exemple 1). Lorsqu'un voyage fait intervenir une combinaison de tarifs exprimés en monnaies différentes, chaque tarif est converti dans la monnaie du pays de commencement du voyage au moyen des taux de change de la Chambre de compensation de l'IATA par rapport au dollar US (voir exemple 2). Ces taux, reflétant les taux de change bancaires récents, sont publiés tous les trimestres par l'IATA et restent normalement inchangés pendant trois mois. Cependant, si pendant ces trois mois une monnaie se dévalorise ou se valorise de plus de 10 % par rapport au dollar US, un nouveau taux de change est publié pour cette monnaie.

Exemples de conversion monétaire pour les tarifs passagers

Les deux exemples simples ci-dessous illustrent le fonctionnement du système de l'IATA.

Exemple 1 — Vente à l'étranger

Un passager achète à Montréal un billet New York-Londres :

Tarif local (en dollars canadiens) = tarif local New York-Londres (en dollars US convertis en dollars canadiens au taux de change bancaire en vigueur le jour de l'émission du billet).

Exemple 2 — Combinaison de tarifs exprimés en monnaies différentes

Un passager achète à Montréal un billet Montréal-Londres-Tokyo-Sydney (A-B-C-D) (en l'absence d'un tarif direct) :

Tarif local (en dollars canadiens) = tarif local A à B (en dollars canadiens) + tarif local B à C (en livres sterling converties en dollars canadiens au moyen du taux de change IATA) + tarif local C à D (en yens convertis en dollars canadiens au moyen du taux de change IATA).

Incidences réglementaires

Certaines règles régissant l'application du système de conversion monétaire pour les tarifs de passagers présentent un intérêt réglementaire pour les gouvernements, par exemple :

- s'il existe une différence directionnelle entre deux points, c'est-à-dire si le tarif aller simple est plus élevé dans un sens que dans l'autre, le passager paie le tarif le plus élevé lorsque le billet aller simple est vendu ou émis hors du pays où commence le voyage ;
- les tarifs ne sont valides que lorsque le voyage est entrepris dans le pays d'origine indiqué sur le billet ;

- si un tarif applicable à l'itinéraire d'un passager est inférieur à un tarif comparable entre deux points de l'itinéraire inscrits sur le billet (« tarif intermédiaire plus élevé »), le tarif du passager doit être relevé pour équivaloir au tarif intermédiaire plus élevé.

Conçu dans une large mesure pour protéger les recettes des compagnies aériennes et réduire au minimum l'abus du système (par exemple de la part des pays ayant des monnaies faibles et des niveaux de tarifs faibles), ces règles pourraient avoir des incidences pour les gouvernements en ce qui concerne les politiques relatives au contrôle de l'application ou à la concurrence. Dans le second cas, par exemple, elles peuvent être considérées comme limitant le choix des consommateurs (ainsi, dans l'Union européenne, la législation sur la concurrence prévoit que les consommateurs doivent être libres d'acheter biens et services là où ils le désirent et bénéficier des conditions et prix locaux). Pour répondre à ces préoccupations, l'IATA a pris certaines dispositions pour exclure l'application des règles ci-dessus dans certains États.

Appendice 3

PÉRÉQUATION

Pour de nombreux vols internationaux, les passagers et marchandises sont transportés par plus d'un transporteur aérien à un seul tarif direct. Il est donc nécessaire d'établir une méthode de « *péréquation* » *des recettes*, qui consiste à répartir le total des recettes de transport de passagers ou de fret du point d'origine au point de destination entre deux ou plusieurs transporteurs aériens qui assurent le transport pour différents tronçons du voyage.

Pour faciliter ces voyages intercompagnies et pour réduire le fardeau administratif que les procédures de partage des recettes représentent pour les compagnies aériennes, deux Accords multilatéraux de péréquation ont été établis par l'industrie du transport aérien, l'un pour les passagers et l'autre pour le fret, qui ensemble régissent la répartition des recettes pour les tarifs intercompagnies à l'échelle mondiale. L'Accord sur le Service de péréquation précise le mandat de ce service, dont les dépenses administratives sont financées directement par les compagnies aériennes signataires. Les accords sont ouverts à la signature de toutes les compagnies aériennes qui exploitent des services réguliers.

S'agissant d'accords commerciaux privés volontaires qui n'établissent ni ne modifient des tarifs mais qui appliquent des règles convenues au partage des recettes tirées de tarifs approuvés, les accords de péréquation ne sont pas soumis à l'approbation des gouvernements.

En gros, ces accords répartissent les recettes de deux façons : en utilisant uniquement des facteurs de péréquation basés sur la distance et les coûts (c'est ce que l'on appelle la péréquation simple) ou en utilisant ces facteurs conjointement avec des conditions ou besoins indiqués par chaque

compagnie. Ces conditions ou besoins spécifient une part pour la compagnie qui les précise (un pourcentage ou montant particulier) à déduire du montant à soumettre à la péréquation avant l'application du facteur de péréquation.

Une règle de péréquation minimale est utilisée conjointement avec ces conditions et besoins pour faire en sorte qu'une compagnie qui exploite un tronçon donné recevra un certain montant minimum équivalant à environ 30 % du tarif applicable au tronçon qu'elle exploite.

Pour le fret, les facteurs de péréquation sont déterminés en fonction de la distance pondérée par les coûts indiqués par les constructeurs d'aéronefs. Pour les passagers, on utilise une formule plus compliquée basée sur la distance, pondérée par un facteur de coût total moyen mondial triennal, plus un facteur régional tiré d'une moyenne triennale des dépenses directes d'exploitation (comme le carburant, les redevances d'atterrissage et d'aéroport et les redevances d'installations et services de route) pour 17 régions. Les données sur les coûts recueillies par l'OACI sont utilisées pour établir les facteurs de péréquation passagers.

Les accords de péréquation contiennent aussi un certain nombre de règles connexes sur la façon dont il faut appliquer les facteurs de péréquation, par exemple, dans le cas des arrêts en cours de route, des réductions pour enfants en bas âge, des changements d'itinéraire volontaires ou involontaires, et des allers-retours.

Si une compagnie aérienne n'est pas membre des accords de péréquation, des arrangements bilatéraux entre les compagnies aériennes intéressées sont conclus en vue de partager les recettes tirées du transport intercompagnies.

Appendice 4

ÉLÉMENTS INDICATIFS DESTINÉS AUX USAGERS DU TRANSPORT AÉRIEN

Les présents éléments indicatifs ont été publiés sur décision du Conseil afin d'aider les États à publier ou à encourager la publication d'imprimés destinés à informer les usagers du transport aérien de leurs droits et obligations. Ils ont été établis au milieu des années 1980 pour répondre à la complexité grandissante des règles et conditions tarifaires et au besoin exprimé par les États de veiller à ce que le public en soit entièrement informé lors de l'achat de services de transport aérien. Bien que l'industrie du transport aérien et sa réglementation aient connu d'importants changements depuis vingt ans, ces éléments peuvent toujours être utiles aux États pour être consultés au besoin, car la question des intérêts des consommateurs continue d'être à l'ordre du jour et, en fait, a fait l'objet d'une attention grandissante ces dernières années dans une perspective de réglementation (voir le Chapitre 4.9).

Ces éléments consistent essentiellement en deux listes du contenu possible des brochures d'information, l'une destinée aux passagers aériens (Partie I) et l'autre aux expéditeurs aériens (Partie II), cette dernière étant plus particulièrement destinée aux expéditeurs dont les expéditions sont peu volumineuses ou peu fréquentes. Elles portent sur des sujets qu'il pourrait être intéressant de retenir et de développer en fonction des circonstances et des conditions locales, et les questions ayant trait aux tarifs sont plus particulièrement expliquées en détail. Les listes ont été établies à partir des conclusions et des recommandations de l'OACI, des règles et règlements des compagnies aériennes, ainsi que de plusieurs brochures d'information publiées dans divers pays.

En 1992, la Commission latino-américaine de l'aviation civile, organisation aéronautique intergouvernementale régionale, a produit à l'intention de ses membres une

« Charte des droits de l'usager du transport aérien » qui reprend beaucoup des points des inventaires dressés par l'OACI.

Lorsqu'ils examineront la question de savoir si des brochures d'information doivent être élaborées dans leur pays, les États pourraient prendre en considération les divers moyens par lesquels cette documentation doit être établie et diffusée, sans perdre de vue la nécessité de susciter l'intérêt du public et de faire en sorte que les textes soient brefs, d'une compréhension aisée et largement disponibles.

Dans certains pays, ces documents ont été établis et publiés à titre de service public par l'administration nationale du transport ou par l'organisme de protection des consommateurs concerné, tandis que dans d'autres pays, des groupes indépendants de défense des consommateurs se sont chargés de leur publication, dont le financement a été assuré par des subventions de l'État ou des dons publics. Ces documents sont mis gratuitement à la disposition du public sur demande. Dans le cas des publications gouvernementales, il est habituellement spécifié qu'elles ne sont diffusées qu'à titre d'information, qu'elles n'ont pas force obligatoire, et qu'elles ne l'emportent pas sur les règles tarifaires approuvées ou sur les conditions de transport des compagnies aériennes.

Dans d'autres cas, ce sont les compagnies aériennes ou les transitaires qui ont préparé des documents et qui les ont mis gracieusement à la disposition du public dans leurs aéronefs ou dans leurs bureaux de vente. Les groupes d'usagers tels que les associations corporatives ou les associations d'expéditeurs ainsi que les éditeurs commerciaux établissent et diffusent eux aussi des documents de ce type.

Partie I — Contenu possible des guides destinés aux passagers aériens

Généralités	Note liminaire sur le processus d'établissement des tarifs, notamment sur le rôle des compagnies aériennes, de l'IATA, et d'autres associations de compagnies aériennes, des gouvernements et, le cas échéant, d'organisations représentant les intérêts des usagers.
Services réguliers et vols d'affrètement	Note liminaire sur les différences entre les services réguliers et les vols non réguliers, comprenant notamment une description des différents types de vols d'affrètement et des dispositions relatives aux voyages à forfait, et indiquant que, pour les vols d'affrètement, le contrat est passé avec l'affréteur et non avec le transporteur aérien.
Rôle des intermédiaires	Description du rôle des agents de voyages, des organisateurs de voyages, des organisateurs de voyages à forfait, des organisateurs de vols d'affrètement ; conditions de délivrance des permis et garanties versées dans des comptes bloqués ; conséquences de l'accréditation par l'IATA et autres programmes, etc.
Prix et conditions	<p>a) Indication que, sur la plupart des routes, deux classes de voyage au moins et une gamme étendue de tarifs passagers sont disponibles, avec des descriptions relatives aux avantages des tarifs passagers normaux (par exemple nombre illimité d'escales et de correspondances, autorisations d'itinéraires indirects, absence de supplément en cas d'annulation ou de changement de vol, etc.) et des tarifs normaux classe économique « assortis de restrictions » dans certains marchés, qui conservent la plupart des caractéristiques qu'ont toujours présentées les tarifs normaux classe économique, mais comportent des restrictions, par exemple, quant à la possibilité de faire des arrêts en cours de route ou à la disponibilité de ces arrêts ou, dans certains cas, quant à la possibilité de correspondances intercompagnies, ainsi qu'aux avantages tarifaires et aux restrictions dont sont assortis les tarifs passagers spéciaux (par exemple, conditions concernant les voyages circulaires/voyages aller et retour, caractère saisonnier des tarifs, restrictions en ce qui concerne les arrêts intermédiaires/correspondances, durées minimales et maximales des séjours, réservations à l'avance et modalités de paiement, frais d'annulation et dédits, obligation de voyager en groupe, obligation d'acheter des prestations au sol ou autres achats obligatoires, etc.). Description de l'éventail des réductions disponibles pour les bébés, les enfants, les étudiants/jeunes, etc., et des tarifs passagers préférentiels</p> <p>b) Recommandation de vérifier avant l'achat les conditions qui s'appliquent.</p> <p>c) Lorsque des frais ou dédits doivent être payés par les passagers qui souhaitent modifier la validité de leur billet ou modifier/annuler celui-ci, indication qu'il faut vérifier si des exceptions sont prévues (par exemple en cas de maladie ou de décès) et si les voyageurs peuvent s'assurer contre les changements imprévus de leurs projets par l'intermédiaire de la compagnie aérienne ou directement de la compagnie d'assurances (et dans l'affirmative, couverture de l'assurance).</p> <p>d) Indication que, dans de nombreuses régions, certaines taxes ou redevances (par exemple les redevances du service passagers) ne sont pas comprises dans le prix du billet. En pareils cas, elles peuvent être ajoutées au moment de l'achat ou perçues à l'aéroport avant le départ.</p>
Monnaie de paiement	Indication que, sauf dans les pays où cela est expressément exclu, le paiement peut être fait dans diverses monnaies. Si tel n'est pas le cas, indication des restrictions et procédures en matière de monnaie qui s'appliquent à l'achat et au remboursement des billets.

Billets	<ul style="list-style-type: none">a) Indication que le billet d'avion constitue un contrat passé entre le passager et le transporteur aérien ou l'affréteur (voir aussi Conditions de transport ci-dessous).b) Indication concernant les conséquences de l'achat de billets émis dans des conditions irrégulières.c) Brève explication des principales annotations qui doivent figurer sur le billet (par exemple cases où figurent le nom du passager, les aéroports, les compagnies aériennes, les numéros de vols, les vols avec partage de code et ce qu'ils signifient pour le passager, la classe, les dates et heures de départ, la confirmation, la validité, etc.).d) Indication qu'au moment d'une réservation ou d'une confirmation il est bon de demander le numéro de référence de dossier et de le prendre en note.e) Indication que la plupart des compagnies aériennes prescrivent des dates limites avant lesquelles les billets doivent être payés en totalité (et dans certains cas en possession de l'acheteur) ; le dépassement de ces dates peut entraîner l'annulation des réservations en question.
Billets délivrés à des tarifs sujets à l'approbation gouvernementale	Indication que dans de nombreux pays des tarifs peuvent être annoncés par voie publicitaire et des billets vendus à des prix qui doivent encore faire l'objet de l'approbation gouvernementale ; indication que ces annonces publicitaires et les billets correspondants doivent comporter l'annotation, bien lisible « Sous réserve de l'approbation gouvernementale » ; et indication que les acheteurs de tels billets doivent s'informer des conséquences possibles d'une désapprobation du tarif en question (par exemple, annulation du tarif, paiement éventuel d'un supplément, droits au remboursement).
Billets délivrés avant l'annonce d'augmentations tarifaires	Indication qu'en règle générale, les billets déjà payés peuvent être sujets à un supplément lorsqu'une augmentation tarifaire a été approuvée ultérieurement, mais qu'il existe des exceptions à cette règle dans un certain nombre de pays.
Billets perdus/ remboursements	Indication que les passagers ont parfois droit à des remboursements et explication des démarches à faire pour les obtenir. Description des différences entre les remboursements « volontaires » et « non volontaires » et des remboursements pour les billets perdus ou volés, des redevances de service, des délais avant l'expiration desquels les demandes doivent être présentées et durée habituelle du traitement des demandes de remboursement.
Enregistrement	Indication qu'il faut vérifier les conditions d'enregistrement imposées par les compagnies aériennes ainsi que les conséquences que peut entraîner la non-observation de ces conditions, par exemple annulation des réservations pour le premier tronçon d'un vol et pour les tronçons ultérieurs éventuels.
Franchises de bagages et suppléments pour excédents de bagages	<ul style="list-style-type: none">a) Indication qu'il existe différentes méthodes d'établissement des franchises de bagages et des suppléments pour excédents de bagages dans le cadre des systèmes dits « pièces » et « poids », que ces deux systèmes varient d'une compagnie aérienne à l'autre, et que des franchises différentes existent parfois sur les divers tronçons d'un voyage intercompagnies ou pour le voyage de retour.b) Recommandation de vérifier à l'avance auprès de la compagnie aérienne ou de son agent le détail des franchises qui s'appliquent au cours du voyage prévu, tant pour les bagages à main que pour les bagages accompagnés.

- c) Indication qu'une compagnie peut, à sa discrétion, accepter des excédents de bagages moyennant le supplément dû dans le cadre du système applicable et conformément à ses règlements.
- d) Indication que les passagers qui voyagent ensemble peuvent mettre en commun leur franchise de bagages.
- e) Indication que les effets personnels peuvent être expédiés comme bagages non accompagnés, en général à un coût inférieur au supplément pour excédents de bagages, mais dans des conditions de commodité moindres.
- f) Indication que la responsabilité des compagnies, en ce qui concerne les bagages perdus ou endommagés, est limitée et qu'il est possible de vérifier le plafond de cette responsabilité auprès du transporteur ou de son agent. Indication que cette responsabilité exclut certains éléments des bagages enregistrés (par exemple denrées périssables ou objets de valeur) et que le voyageur peut déclarer pour ses bagages une valeur supérieure à leur valeur réelle en payant un supplément ou en prenant une assurance, lorsque celle-ci existe.

Droit de refuser le transport

Indication que, dans certaines circonstances, les compagnies aériennes peuvent refuser de transporter un passager à cause de son comportement, de son âge, ou de son état mental ou physique.

**Passagers dits « défaillants »,
surréservation et
indemnisation pour refus
d'accès à l'embarquement**

- a) Indication comprenant une description de ce qu'on appelle un « passager défaillant » et recommandation aux passagers de se présenter au départ de leur avion.
- b) Indication que, pour se prémunir contre les « défaillances » des passagers, la plupart des compagnies aériennes font souvent des surréservations, qu'en conséquence des passagers dont la réservation a été confirmée peuvent se voir refuser l'accès à l'embarquement en raison du manque de sièges, et que, dans certains pays et pour certaines compagnies, ce refus d'accès à l'embarquement donne droit à une compensation. Indication qu'avant d'accepter une indemnisation, les passagers peuvent souhaiter déterminer leurs droits au regard de la loi lorsqu'un refus d'accès à l'embarquement occasionne de grosses pertes financières ou autres.

Retards/annulations

- a) Indication que, lorsque pour des raisons indépendantes de leur volonté, les compagnies annulent ou retardent le vol d'un passager ou lui font manquer une correspondance, la plupart d'entre elles remboursent le passager ou lui trouvent une place sur un avion de remplacement, sans qu'il ait à payer de supplément, mais qu'elles n'assument généralement aucune autre responsabilité pour les dommages encourus (par exemple, perte de jours de vacances ou d'heures de travail). Indication que, lorsqu'un retard occasionne de grosses pertes financières ou autres, les passagers peuvent souhaiter déterminer leurs droits au regard de la loi.
- b) Indication qu'en cas de retard occasionné aux passagers, la plupart des compagnies mettent à leur disposition des prestations et facilités telles que la fourniture gratuite ou le remboursement des communications, les repas, les rafraîchissements, les taxes de transit et qu'en cas de retard prolongé de nuit (à des points autres que les points d'origine, de destination ou d'arrêts intermédiaires), elles fournissent gratuitement des chambres d'hôtel aux passagers et assurent leur transport au sol.

- c) Indication qu'en cas de retard des bagages, les compagnies aériennes fournissent parfois aux passagers des effets de première nécessité ou remboursent ceux qu'ils ont dû acheter.

Reconfirmation

Indication que de nombreuses compagnies aériennes exigent la confirmation de la réservation du ou des tronçons ultérieurs d'un vol chaque fois qu'un voyage est interrompu pendant plus de 72 heures et qu'en l'absence de cette confirmation la réservation en question et celle des tronçons ultérieurs du voyage peuvent être annulées.

Réclamations et réparations

Indication concernant les procédures de réclamation et les possibilités d'action en justice, comprenant des renseignements divers sur les délais dans lesquels les réclamations en bonne et due forme doivent être présentées.

Conditions de transport

- a) Indication que les passagers (et les transporteurs aériens ou les affrêteurs) sont liés par les conditions qui figurent sur le titre de transport, par des conditions tarifaires, par les règlements des transporteurs ou des affrêteurs et, sauf au Canada et aux États-Unis, par des conditions de transport, qui devraient pouvoir être consultées sans difficulté auprès des transporteurs ou des affrêteurs.
- b) Indication que toutes ces conditions peuvent varier pour différentes parties d'un voyage si ce voyage est effectué sur des avions de compagnies différentes.

Responsabilité

Bref résumé concernant les limites de responsabilité prescrites dans les traités internationaux (complétés dans certains cas par d'autres dispositions), résumées sous le titre de transport lui-même et reproduites en détail dans les conditions de transport des transporteurs (dans les publications tarifaires des entreprises de transport aérien au Canada et aux États-Unis).

Glossaire

Définition des termes et abréviations couramment utilisés par les transporteurs aériens.

Liste des questions non tarifaires

Indications concernant :

- Les documents de voyage : passeports — y compris les renseignements sur les passeports lisibles à la machine s'il y a lieu, visas, certificats médicaux, permis de conduire, représentation diplomatique/consulaire à l'étranger, etc.
- La santé : vaccinations exigées, traitements médicaux, risques sanitaires et mesures de prévention.
- Les assurances.
- Les devises et les restrictions de change, les chèques de voyage, l'utilisation des cartes de crédit.
- Les règlements douaniers et les achats autorisés en franchise de droits, le système du double circuit pour le congé des marchandises ou des passagers.
- Les moyens matériels mis à la disposition des voyageurs aériens, les conditions et procédures de transport des mineurs non accompagnés, des femmes enceintes, des obèses, des malades ou des handicapés.
- Le transport des animaux de compagnie.
- Les réservations d'hôtel et la location de voitures.
- Les prestations en vol : repas — possibilité d'obtenir des repas spéciaux, boissons, distractions, etc.
- La réservation et le choix des sièges, la réglementation applicable aux fumeurs.
- Comment faire la valise, les étiquettes à y apposer, que mettre dans les bagages à main et les vêtements à porter.
- Le transport de marchandises dangereuses.

- La répression du trafic des stupéfiants.
- Les moyens matériels mis à la disposition des passagers aux aéroports.
- Les éléments essentiels des affichages des vols et de la signalisation normalisée aux aéroports.
- Les procédures d'enregistrement et d'embarquement, y compris les dispositions relatives à la sûreté.
- La sécurité à bord.
- Les procédures à suivre en cas de perte de bagages.
- Les effets de l'alcool.
- Le décalage horaire.

Partie II — Contenu possible des guides destinés aux expéditeurs aériens

Généralités	Note d'introduction sur le processus d'établissement des tarifs de fret, notamment sur le rôle des compagnies aériennes, de l'IATA et d'autres associations de compagnies aériennes, des transitaires/groupeurs de fret, des gouvernements et, le cas échéant, des organisations représentant les intérêts des usagers.
Services réguliers et vols d'affrètement	Note d'introduction sur les différences entre les services réguliers et les vols non réguliers, qui comprendrait notamment une description des différents types de vol d'affrètement et qui indiquerait que, pour ces vols, le contrat est passé avec l'affrèteur et non avec le transporteur aérien.
Services de messagerie et de coursiers	Description des services de messagerie et de ce qui les différencie des services ordinaires de fret aérien.
Rôle des intermédiaires	Description du rôle des courtiers, des groupeurs de fret, des transitaires ; conditions de délivrance des permis et garanties versées dans des comptes bloqués ; conséquences de l'accréditation par l'IATA et autres programmes, etc.
Tarifs marchandises, redevances et conditions dont ils sont assortis	<p>a) Indication que, sur la plupart des routes, plusieurs tarifs sont disponibles, avec des réductions pour expéditions volumineuses, pour de nombreux types de produits particuliers et pour l'utilisation de conteneurs ou de palettes.</p> <p>b) Indication que les tarifs de fret sont déterminés par des facteurs tels que : tarifs minimaux, poids, densité, emballage et mesure dans laquelle l'article est considéré comme difficile à manutentionner (par exemple, objets très volumineux, bétail ou marchandises dangereuses).</p> <p>c) Indication que les tarifs de base ne couvrent habituellement que le transport aérien (d'aéroport à aéroport) et que les autres services tels que le ramassage, la livraison, la manutention au sol, le congé douanier et l'entreposage entraînent en général des frais supplémentaires, sauf dans le cas des services de messagerie et de coursiers, qui sont des services porte à porte.</p> <p>d) Indication que les cadeaux envoyés en tant que marchandises sont habituellement frappés d'un droit de congé ou de manutention, à la destination, qui s'ajoute aux droits de douane éventuels.</p>

Réservations	<p>a) Indication qu'en général, les dispositions doivent être prises à l'avance pour certains types d'expédition (par exemple les objets très volumineux, le bétail, les objets de valeur ou les marchandises dangereuses) et que de nombreuses compagnies aériennes acceptent aussi des réservations pour d'autres expéditions.</p> <p>b) Indication que, lorsqu'un espace a été réservé à l'avance, un numéro de dossier devrait être obtenu et noté.</p>
Frais payés à l'avance et port dû	Indication que les frais de transport et autres peuvent être payés en totalité à l'avance dans le pays d'expédition (ou dans un pays tiers) ou, dans un grand nombre de pays et sur versement de frais de service, au moment de la livraison de l'expédition dans le pays de destination.
Monnaie de paiement	Indication que, sauf dans les pays où cela est expressément exclu, le paiement peut être effectué dans plusieurs monnaies, converties dans la monnaie locale de vente au taux de change bancaire en vigueur.
Lettre de transport aérien	<p>a) Indication que la lettre de transport aérien est la preuve du contrat conclu entre l'expéditeur et le transporteur aérien, le transitaire ou l'affréteur (voir aussi Conditions de transport ci-dessous).</p> <p>b) Brève explication des principales annotations qui doivent figurer sur la lettre de transport aérien (par exemple cases où sont inscrits le nom et l'adresse de l'expéditeur, du destinataire et du transitaire, les aéroports, les compagnies aériennes, les numéros de vol, le type de tarif, les données relatives à l'expédition, etc.).</p>
Retard	Indication que, si les compagnies aériennes sont tenues d'« effectuer le transport dans des délais raisonnables », elles ne peuvent être expressément tenues responsables des retards sauf, dans le cas de quelques routes et compagnies aériennes, pour certains services « prioritaires » offerts avec ou sans frais supplémentaires. Indication que lorsque des retards ont entraîné des pertes financières ou autres importantes, les expéditeurs peuvent vouloir s'assurer de leurs droits juridiques.
Remboursements	Indication que les expéditeurs ont parfois droit à des remboursements et explication des démarches à faire pour les obtenir ; remboursement des frais de service, délais avant l'expiration desquels les demandes doivent être présentées et durée habituelle du traitement des demandes de remboursement.
Réclamations et réparations	Indication concernant les procédures de réclamation et les possibilités d'action en justice, notamment en ce qui concerne les pertes, retards ou avaries du fret (notamment les avaries cachées découvertes après la livraison) ; renseignements sur les diverses périodes avant l'expiration desquelles les réclamations en bonne et due forme doivent être présentées.
Conditions de transport	<p>a) Indication que les expéditeurs (les transporteurs aériens, les transitaires ou les affréteurs) sont liés par les conditions qui figurent sur la lettre de transport aérien, par des conditions tarifaires, par les règlements des transporteurs aériens et des affréteurs, sauf au Canada et aux États-Unis, par des conditions de transport qui devraient toutes pouvoir être consultées sans difficulté auprès des transporteurs, des transitaires ou des affréteurs.</p> <p>b) Indication que toutes ces conditions peuvent varier pour différentes parties du transport si celui-ci est effectué sur des avions de compagnies différentes.</p>

Responsabilité

- a) Bref résumé concernant les limites de responsabilité prescrites dans les traités internationaux (complétés dans certains cas par d'autres dispositions), résumées dans la lettre de transport aérien elle-même et reproduites en détail dans les conditions de transport des transporteurs aériens (dans leurs publications tarifaires au Canada et aux États-Unis).
- b) Résumé des arrangements de responsabilité à l'intention des transitaires et des groupeurs.
- c) Indication concernant les exclusions de responsabilité, la possibilité de déclarer une valeur du fret plus élevée que sa valeur réelle sur paiement d'un supplément ou de contracter une assurance, éventuellement par l'intermédiaire du transporteur.

Glossaire

Définition des termes et abréviations couramment utilisés par les transporteurs aériens.

Liste des questions non tarifaires

Indications concernant :

- Les documents de transport : instructions destinées aux expéditeurs, factures commerciales, certificats d'origine, factures consulaires, lettres de crédit, etc.
 - Le transport de marchandises dangereuses.
 - Les restrictions à l'acceptation au transport.
 - La répression du trafic des stupéfiants.
 - Le choix de l'itinéraire et les conséquences d'un entreposage en cours de route.
 - Les restrictions et droits à l'importation.
 - L'emballage.
 - Les politiques de crédit des transporteurs et des transitaires.
 - Les conséquences du non-retrait d'une expédition.
 - Les avantages du transport par la voie aérienne ; la notion du coût global de la distribution.
-
-

INDEX

INDEX

A

<i>A posteriori</i>	3.2-2	Accord général sur le commerce des services (AGCS).....	3.3-4
<i>A priori</i>	3.2-2	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT).....	3.5-2
<i>Ab initio</i>	3.2-2	Accord intergouvernemental sur l'aviation civile et l'utilisation de l'espace aérien	3.6-2
Acceptation ou approbation	3.1-4	Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale	3.0-2
Accès au marché du transport aérien	4.1-1	Accord international relatif au partage de la capacité sur les services aériens réguliers intra-européens	3.2-6
Accès aux marchés	3.3-5	Accord international sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers	3.2-6
Accord	3.2-2	Accord international sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers intra-européens	3.2-6
Accord ad referendum	2.1-5	Accord multilatéral de péréquation (AMP).....	4.3-10
Accord Bermudes I.....	2.2-2	Accord multilatéral de services aériens pour la libéralisation entre États du Forum des Îles du Pacifique	3.2-6
Accord Bermudes II.....	2.2-1	Accord multilatéral relatif aux droits commerciaux des services aériens non réguliers entre membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE)	3.2-6
Accord bilatéral	2.2-1	Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international	3.2-6
Accord bilatéral en expansion.....	2.4-1	Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe.....	3.2-5
Accord cadre.....	2.1-7	Accord multilatéral sur les services aériens CARICOM.....	3.2-6
Accord Chicago	2.2-1	Accord multilatéral sur le trafic intercompagnies (MITA).....	3.8-4
Accord « ciel ouvert ».....	2.2-2	Accord multilatéral sur l'exploitation des services aériens dans la Communauté des Caraïbes (CARICOM).....	3.2-6
Accord CLMV	3.2-6	Accord plurilatéral	2.4-1
Accord COMESA	3.2-6	Accord relatif au transit des services aériens internationaux	3.2-4
Accord d'affrètement.....	2.2-1	Accord relatif au transport aérien international.....	3.2-4
Accord de Banjul	3.2-6	Accord spécial de péréquation (ASP).....	4.3-10
Accord de Banjul visant à accélérer la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro	3.2-6	Accord sur les services aériens	2.2-1
Accord de Cartagena.....	3.7-2	Accord sur les services aériens non réguliers	2.2-1
Accord de congé anticipé.....	2.2-5		
Accord de Fortaleza.....	3.2-6		
Accord de Kona	3.2-6		
Accord de libre-échange nord-américain (ALENA).....	3.7-2		
Accord de Montréal de 1966.....	3.2-4		
Accord de sûreté de l'aviation	2.2-5		
Accord de transport aérien.....	2.2-1		
Accord de type Bermudes.....	2.2-1		
Accord de type Bermudes I	2.2-2		
Accord de type Chicago.....	2.2-1		
Accord de Zemun de 1937.....	3.0-2		
Accord des Bermudes	2.2-1		
Accord des cinq libertés.....	3.2-4		
Accord des deux libertés.....	3.2-4		
Accord entre Directeurs généraux de l'aviation civile du Royaume du Cambodge, de la République populaire démocratique lao, de l'Union du Myanmar et de la République socialiste du Viet Nam sur l'établissement d'une coopération sous-régionale dans le transport aérien	3.2-6		

Accord sur les visas des membres d'équipage des compagnies aériennes.....	2.2-5	Air Charter Carriers Association (ACCA).....	3.9-1
Accord visant à éviter la double imposition dans le domaine des services de transport aérien.....	2.2-5	Air Transport Association of America (ATA).....	3.9-1
Accords aériens libéralisés.....	2.2-2	Alliances de compagnies aériennes.....	4.8-1
Accords sur la météorologie.....	2.2-5	Amendement à un traité.....	3.1-4
Accords sur les certificats de navigabilité.....	2.2-5	Annexe.....	2.2-4
Accords sur les recherches et le sauvetage.....	2.2-5	Annexe sur les routes.....	2.2-4
Accords sur les redevances de carburant.....	2.2-5	Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS.....	3.3-4
Accords sur les télécommunications.....	2.2-5	Arbitrage.....	2.1-8
Accréditation.....	3.1-2	Arrangement.....	3.2-2
Acte.....	3.2-2	Arrangements de mise en commun.....	4.2-6
Acte final.....	3.1-3	Arrangements de pool.....	4.2-6
Adac.....	5.2-1	Arrêt intermédiaire.....	4.1-12
Adacport.....	5.4-1	Article.....	2.2-2
Additif.....	3.1-2	Article 3 <i>bis</i>	3.2-4
Adhésion.....	3.1-4	Article 83 <i>bis</i>	3.2-4
Admise à l'affrètement.....	4.6-3	Article sur l'application des lois.....	2.2-4
Aérodrome.....	5.4-1	Article sur l'enregistrement.....	2.2-4
Aéroglesseur (HOV).....	4.1-8	Article sur l'entrée en vigueur.....	2.2-4
Aéronef.....	5.2-1	Article sur l'équité et l'égalité des chances.....	2.2-2
Aéronef à voilure fixe.....	5.2-1	Article sur l'extinction.....	2.2-4
Aéronef à voilure tournante.....	5.2-1	Article sur l'imposition.....	2.2-3
Aéronef combi.....	5.2-1	Article sur l'octroi de droits.....	2.2-2
Aéronef de faible tonnage.....	5.2-2	Article sur la capacité.....	2.2-3
Aéronef de gros tonnage.....	5.2-1	Article sur la concurrence loyale.....	2.2-3
Aéronef de passagers.....	5.2-1	Article sur la consultation.....	2.2-4
Aéronef loué.....	5.2-2	Article sur la dénonciation.....	2.2-4
Aéronef privé.....	5.2-1	Article sur la désignation et l'autorisation.....	2.2-2
Aéronef tout-cargo.....	5.2-1	Article sur la navigabilité.....	2.2-3
Aéronef ultra-léger.....	5.2-2	Article sur la révocation ou la suspension d'une autorisation d'exploitation.....	2.2-3
Aéronefs d'État.....	5.2-1	Article sur la sécurité.....	2.2-3
Aéronefs de transport.....	5.2-1	Article sur la sûreté de l'aviation.....	2.2-3
Aéronefs de transport commercial.....	5.2-1	Article sur le règlement des différends.....	2.2-4
Aéroport.....	5.4-1	Article sur les accords multilatéraux.....	2.2-4
Aéroport commercial.....	5.4-1	Article sur les activités commerciales.....	2.2-3
Aéroport de dégagement.....	5.4-2	Article sur les amendements.....	2.2-4
Aéroport encombré.....	5.4-1	Article sur les créneaux d'aéroports.....	2.2-3
Aéroport intérieur.....	5.4-1	Article sur les définitions.....	2.2-2
Aéroport international.....	5.4-1	Article sur les droits de douane et taxes.....	2.2-3
Aéroport-pivot.....	5.4-2	Article sur les occasions commerciales.....	2.2-3
Aéroport point d'accès.....	5.4-1	Article sur les redevances d'usage.....	2.2-4
Aéroport privé.....	5.4-1	Article sur les statistiques.....	2.2-3
Aéroport régional.....	5.4-1	Article sur les systèmes informatisés de réservation.....	2.2-3
Aéroports de délestage.....	5.4-1	Article sur les tarifs.....	2.2-3
Aéroports supplémentaires.....	5.4-1	Assemblée.....	3.4-1
Affrété.....	4.6-1	Assemblée de la CLAC.....	3.6-2
Affrètement partiel.....	4.6-3	Assemblée générale annuelle de l'IATA.....	3.8-1
Agences à service simplifié (<i>bucket shops</i>).....	4.3-5	Assemblée générale des Nations Unies.....	3.5-1
Agences de fret.....	4.5-2	Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe.....	3.7-4
Aide-mémoire.....	2.1-5	Association de droit international (ILA).....	3.9-2

Association de l'Asie du Sud pour la coopération régionale (SAARC)	3.7-3	Avion hypersonique	5.2-2
Association de tourisme du Pacifique-Asie (PATA) ...	3.9-2	Avion long-courrier.....	5.2-2
Association des compagnies aériennes d'Asie-Pacifique (AAPA)	3.9-1	Avion mixte	5.2-1
Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA)	3.9-1	Avion moyen-courrier	5.2-2
Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA)	3.9-1	Avion subsonique.....	5.2-2
Association des lignes aériennes orientales (OAA)	3.9-1	Avion supersonique.....	5.2-2
Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE)	3.7-3	Avions à moteur(s) à pistons	5.2-2
Association du transport aérien international (IATA).....	3.8-1	Avions à réaction	5.2-2
Association européenne de libre-échange (AELE)	3.7-4	Avions à réaction régionaux.....	5.2-3
Association internationale de charter aérien (IACA).....	3.9-1	Avions à turbopropulseurs	5.2-2
Association internationale de transporteurs aériens (ATAF).....	3.9-2	Avions à turboréacteurs.....	5.2-2
Association internationale des aéroports civils (ICAA).....	3.9-2	Avions à turbosoufflantes	5.2-2
Association internationale du transport aérien latino-américain (AITAL).....	3.9-2	Avions de transport de troisième niveau	5.2-3
Association latino-américaine d'intégration (ALADI)	3.7-2	Avions régionaux	5.2-3
Association of South Pacific Airlines (ASPA).....	3.9-2		
Ateliers régionaux de l'OACI.....	3.4-5	B	
Ateliers régionaux de l'OACI sur les politiques de réglementation du transport aérien	3.4-5	Bailleur	5.2-2
Attestation de plénipotentiaire	2.1-8	Banalisation d'aéronef.....	4.1-8
Authentification	3.1-4	Banque centrale européenne	3.7-5
Autocar (Bus)	4.1-8	Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD)	3.5-2
Autonomie	4.10-5	Baux d'exploitation	4.7-6
Autorité aéroportuaire autonome	4.10-5	Baux financiers	4.7-6
Autorités aéronautiques	1.2-1	Billet de passage	4.3-2
Autorités du transport aérien.....	1.2-1	Billetterie électronique (e-interlining)	4.7-6
Autorités conjointes de l'aviation (JAA)	3.6-2	Billetterie électronique (e-ticketing)	4.7-6
Autorités de l'aviation civile.....	1.2-1	Biréacteur.....	5.2-2
Aviation	IV	Bis.....	3.2-2
Avion	5.2-1	Blocs	5.4-2
Avion à fuselage étroit	5.2-1	Bons offices	2.1-8
Avion-cargo	5.2-1	Bureau d'études des compagnies européennes de navigation aérienne (EARB).....	3.9-1
Avion court-courrier	5.2-2	Bureau de la CAFAC	3.6-1
Avion de transport à capacité élevée.....	5.2-2	Bureau de la coopération économique pour le Pacifique Sud (SPEC).....	3.7-4
Avion de transport à capacité ultra-élevée (UHCT)....	5.2-2		
Avion de transport civil à grande vitesse	5.2-2	C	
Avion de transport commercial de très gros tonnage (VLCT).....	5.2-2	Cabotage	4.1-11
Avion du Chapitre 2.....	5.2-3	Cabotage « autonome ».....	4.1-12
Avion du Chapitre 3.....	5.2-3	Cabotage consécutif.....	4.1-12
		Canot automobile (LCH)	4.1-8
		Capacité autorisée	4.2-2
		Capacité des pistes	5.4-1
		Capacité des transporteurs aériens	4.2-1
		Capacité d'un aéroport.....	5.4-1
		Capacité d'une aérogare.....	5.4-1
		Catégories de réservation	4.2-6
		Chambre de commerce internationale (CCI)	3.9-3

Chambre de compensation (ICH)	3.8-4	Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)	3.7-3
Changement de gabarit	4.1-6	Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO)	3.7-6
Changement de gabarit effectué dans un deuxième pays	4.1-6	Commission économique pour l'Afrique (CEA)	3.7-1
Changement de gabarit effectué dans un pays tiers	4.1-6	Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC).....	3.7-2
Changement de gabarit « en éventail »	4.1-6	Commission économique pour l'Europe (CEE).....	3.7-4
Changement de gabarit en « Y »	4.1-6	Commission européenne.....	3.7-5
Charte	3.2-2	Commission intérimaire de l'Organisation internationale du commerce	3.5-2
Charte des Nations Unies.....	3.5-1	Commission internationale de navigation aérienne (CINA).....	3.0-2
Cinquième liberté de l'air	4.1-9	Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).....	3.6-2
Circulaire de l'OACI	3.4-5	Commissions	4.3-2
Classe unique de sièges.....	4.2-6	Commissions régionales des Nations Unies	3.5-1
Clause	2.2-2	Commissions standard	4.3-2
Clause bilatérale.....	2.2-2	Communauté andine	3.7-2
Clause d'amendement.....	2.2-4	Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC).....	3.7-1
Club de Paris.....	3.7-6	Communauté d'États indépendants (CEI).....	3.6-2
Coefficient de remplissage.....	4.2-2	Communauté du Pacifique.....	3.7-3
Coefficient de remplissage correspondant au seuil de rentabilité	4.2-2	Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO).....	3.7-2
Coefficient de remplissage moyen.....	4.2-2	Communauté économique des États de l'Afrique centrale (ECCAS)	3.7-1
Coefficient d'occupation passagers	4.2-2	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).....	3.7-2
Co-marquage	4.5-1	Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL)	3.7-2
Comité aéronautique inter-États (CAI).....	3.6-2	Communauté économique européenne (CEE).....	3.7-5
Comité andin des autorités aéronautiques (CAAA)....	3.6-2	Communauté et Marché commun des Caraïbes (CARICOM).....	3.7-2
Comité de coordination de la CEAC.....	3.6-2	Communauté européenne (CE).....	3.7-5
Comité des affaires de l'industrie (IAC) de l'IATA	3.8-1	Communauté européenne de l'énergie atomique (EURATOM)	3.7-5
Comité des régions (CR).....	3.7-5	Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA)	3.7-4
Comité du trafic	3.8-1	Communautés européennes	3.7-5
Comité du transport aérien.....	3.4-2	Communiqué de presse approuvé	2.1-5
Comité économique et social européen (CESE).....	3.7-5	Communiqué de presse conjoint approuvé	2.1-5
Comité exécutif de la CLAC.....	3.6-2	Compagnie aérienne à services minimaux.....	5.1-2
Comités permanents.....	3.8-1	Compagnie aérienne régulière	5.1-1
Comités spéciaux de l'IATA	3.8-1	Compagnie de pavillon	5.1-1
Commerce électronique (e-commerce ou cybercommerce)	4.7-4	Compagnie majeure	5.1-2
Commercialisation (des aéroports)	4.10-5	Condition tarifaire.....	4.3-2
Commercialisation (ou marketing)	4.7-2	Conditions de transport.....	4.3-2
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	3.6-1	Conditions du contrat.....	4.3-2
Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)	3.6-2	Conférence africaine sur les tarifs aériens	3.6-1
Commission centraméricaine du transport aérien (COCATRAE)	3.6-2		
Commission de l'aéronautique de la Conférence de la paix.....	3.0-2		
Commission de l'océan Indien (COI).....	3.7-1		
Commission des transports et des communications de l'Afrique australe (SATCC)	3.7-1		
Commission du Pacifique Sud (CPS)	3.7-3		
Commission économique.....	3.4-2		

Conférence de Chicago.....	3.0-2	Conseil international des associations d'aéroports (AACI).....	3.9-2
Conférence de coordination du développement de l'Afrique australe (SADCC).....	3.7-1	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA).....	3.9-2
Conférence de l'IATA sur les horaires (IATA Schedules Conference).....	3.8-4	Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC).....	3.9-3
Conférence de transport aérien.....	3.4-2	Conseil nordique (NC).....	3.7-4
Conférence des agences de fret (CAConf) de l'IATA.....	3.8-2	Consignataire.....	4.3-2
Conférence des agences de passagers (PAConf) de l'IATA.....	3.8-2	Consignateur.....	4.3-2
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).....	3.5-2	Consolidateur.....	4.3-5
Conférence des services aux passagers (PSC) de l'IATA.....	3.8-2	Consommation à l'étranger.....	3.3-5
Conférence des services de fret (CSC) de l'IATA.....	3.8-2	Constitution en société.....	4.10-5
Conférence diplomatique.....	3.1-3	Consultation.....	2.1-1
Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).....	3.6-1	Consultation d'innovation.....	2.1-2
Conférence internationale de navigation aérienne.....	3.0-2	Consultation informelle.....	2.1-1
Conférence plénière de la CEAC.....	3.6-1	Consultation officielle.....	2.1-1
Conférences de coordination des tarifs (TC) de l'IATA.....	3.8-2	Consultation pour extension.....	2.1-2
Conférences de coordination des tarifs de fret (CTC) de l'IATA.....	3.8-2	Consultation pour modification.....	2.1-2
Conférences de coordination des tarifs passagers (PTC) de l'IATA.....	3.8-2	Consultation pour redistribution.....	2.1-2
Conférences de trafic de l'IATA.....	3.8-1	Consultation pour règlement de différend.....	2.1-2
Conférences des procédures de l'IATA.....	3.8-2	Consultation tarifaire.....	4.3-9
Conférences régionales.....	3.8-2	Conteneurs.....	4.5-2
Conférences sous-régionales.....	3.8-2	Contenu réglementaire.....	III
Configuration.....	4.2-6	Contrat de transport.....	4.3-2
Conseil.....	3.4-2	Contrôle de l'application des tarifs.....	4.3-5
Conseil arabe de l'aviation civile.....	3.6-2	Contrôle réglementaire effectif.....	4.4-6
Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCG).....	3.7-5	Convention.....	3.2-2
Conseil de coopération du Golfe.....	3.7-5	Convention de Bucarest de 1936.....	3.0-2
Conseil de l'aviation et de l'utilisation de l'espace aérien.....	3.6-2	Convention de Buenos Aires de 1935.....	3.0-2
Conseil de l'entente (CE).....	3.7-2	Convention de Chicago.....	3.2-3
Conseil de l'Europe (CE).....	3.7-4	Convention de Genève.....	3.2-5
Conseil de l'Union européenne.....	3.7-5	Convention de Guadalajara.....	3.2-4
Conseil de sécurité des Nations Unies.....	3.5-1	Convention de La Havane.....	3.0-2
Conseil des gouverneurs de l'IATA (BG).....	3.8-1	Convention de La Haye.....	3.2-5
Conseil des Ministres arabes des transports.....	3.7-6	Convention de Lomé.....	3.7-6
Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC).....	3.5-1	Convention de Madrid.....	3.0-2
Conseil international d'exploitants d'aéroports (AOCI).....	3.9-2	Convention de Montréal.....	3.2-5
Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC).....	3.9-2	Convention de Montréal de 1999.....	3.2-5
Conseil international des aéroports (ACI).....	3.9-2	Convention de Paris.....	3.0-2
		Convention de Paris portant réglementation de la navigation aérienne.....	3.0-2
		Convention de Rome.....	3.2-5
		Convention de Stockholm.....	3.7-4
		Convention de Tokyo.....	3.2-5
		Convention de Varsovie.....	3.2-4
		Convention de Vienne sur le droit des traités.....	3.2-2
		Convention ibéro-américaine relative à la navigation aérienne.....	3.0-2
		Convention panaméricaine de l'aviation commerciale.....	3.0-2
		Convention relative à l'aviation civile internationale.....	3.2-3

Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection	3.2-5	Dépôt à bref préavis	4.3-8
Conversion et transfert des monnaies	4.7-1	Dépôt de tarif	4.3-2
Coopération économique Asie-Pacifique (APEC/CEAP)	3.7-3	Dépôt statutaire	4.3-8
Coordination tarifaire	4.3-9	Désignation	4.1-5
Co-terminal	4.1-4	Désignation double	4.1-5
Cour des comptes européenne	3.7-5	Désignation multiple contrôlée	4.1-5
Cour européenne de justice (CEJ)	3.7-5	Désignation multiple illimitée	4.1-5
Cour internationale de justice	3.5-1	Désignation simple	4.1-5
Courtoisie internationale	1.1-3	Deuxième liberté de l'air	4.1-6
Coût marginal à court terme	4.3-12	Deuxième vol	4.1-6
Coût marginal à long terme	4.3-12	DG IV (Concurrence)	3.7-5
Coût variable moyen	4.3-12	DG VII (Transports)	3.7-5
Crédit-bail	4.7-6	DG XI (Environnement, sécurité nucléaire et protection civile)	3.7-5
Créneau aéroportuaire	4.10-2	Direction du transport aérien	3.4-3
Créneaux	3.8-4	Directions générales (DG)	3.7-5
Critère d'Areeda-Turner	4.3-12	Directives du Conseil	3.7-5
Critères discrétionnaires	4.4-1	Dispositif	3.2-2
Cybercommerce de détail (B2C)	4.7-4	Dispositions relatives à la signature	2.2-4
Cybercommerce d'entreprise à entreprise à consommateur (B2B2C)	4.7-5	Distribution des produits des compagnies aériennes	4.7-3
Cybercommerce interentreprises (B2B)	4.7-5	Document de l'OACI	3.4-5
Cycle de négociations	2.1-5	Document officieux	2.1-5
Cycle d'Uruguay	3.5-2	Documents de résolution (Res. Docs.)	3.8-3
D			
Damp lease	4.7-6	Double approbation	4.3-6
Date de mise en vente	4.3-9	Double désapprobation	4.3-6
Date d'entrée en vigueur	4.3-9	Doublément de voie	4.1-4
Date d'expiration	4.3-9	Droit d'accès de base au marché	4.1-2
Débit fret	5.4-1	Droit d'escale facultative	4.1-6
Débit passagers	5.4-1	Droit d'escale technique	4.1-6
<i>De facto</i>	3.2-3	Droit d'établissement	4.1-2
<i>De jure</i>	3.2-3	Droit d'exploitation	4.1-5
<i>De minimus</i>	3.2-3	Droit d'exploiter des vols supplémentaires	4.1-6
Décennies des Nations Unies pour les transports et les communications	3.5-1	Droit d'omission facultative d'escale	4.1-6
Décision 297 de la Commission de l'Accord de Cartagena	3.2-6	Droit de cabotage	4.1-12
Déclaration	3.2-2	Droit de cinquième liberté	4.1-9
Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique aéronautique africaine	3.2-6	Droit de deuxième liberté	4.1-6
Définition d'un service aérien international régulier	3.4-4	Droit de huitième liberté	4.1-12
Délégation	2.1-4	Droit de neuvième liberté	4.1-12
Démarche fondée sur la règle de raison	4.3-12	Droit de première liberté	4.1-6
Dénonciation	2.1-9	Droit de quatrième liberté	4.1-9
Dénonciation d'un traité	3.1-5	Droit de route	4.1-2
Dépositaire	3.1-4	Droit de sixième liberté	4.1-11
		Droit de survol	4.1-6
		Droit de tirage spécial (DTS)	3.2-4
		Droit de trafic	4.1-9
		Droit de troisième liberté	4.1-9
		Droit intermodal	4.1-8
		Droits acquis	4.10-2
		Droits auxiliaires	2.2-3
		Droits d'antériorité	4.10-2
		Droits de faire des affaires	2.2-3

Droits de trafic	4.1-9	Fédération universelle des associations	
Droits des passagers.....	4.9-1	d'agences de voyages (FUAAV).....	3.9-3
Droits essentiels	2.2-3	Feuille volante	3.1-2
E			
Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT)	3.8-4	Fidélisation	4.2-2
Échange de lettres	2.2-4	Filet de sécurité.....	4.1-2
Engagements spécifiques dans le cadre de l'AGCS	3.3-5	Flimsy	3.1-2
Engagements volontaires	4.9-1	Fondation internationale des associations de passagers aériens (FIAPA)	3.9-3
Énoncés de politique CEAC	3.6-2	Forum du Pacifique Sud	3.7-4
Envois express	4.5-1	Fourniture transfrontalières.....	3.3-5
Équipe de négociation.....	2.1-4	Franchisage	4.1-8
Escale obligatoire.....	4.1-6	Franchise.....	4.1-8
Espace économique européen (EEE)	3.7-4	Franchisé.....	4.1-8
Étapes de vol.....	4.1-12	Franchiseur	4.1-8
État de l'exploitant.....	4.7-6	Fret.....	4.5-1
État d'immatriculation	4.7-6	Fret aérien.....	4.5-1
État supranational	2.0-1	G	
ETOPS	5.2-2	Gazette.....	1.2-3
Évaluation des tarifs	4.3-7	Gestion de la recette unitaire.....	4.2-6
<i>Ex parte</i>	3.2-3	Gestion des recettes	4.2-6
Exploitant.....	4.7-6	Grand cabotage	4.1-12
Exploitant de vols d'affrètement.....	5.1-1	Grands principes de libéralisation de l'AGCS.....	3.3-5
Exploitant par un transporteur d'un vol circulaire.....	4.1-13	Gros-porteur.....	5.2-1
<i>Ex post facto</i>	3.2-3	Grossiste	4.3-5
F			
Facteur ou formule de conversion.....	4.2-2	Groupe de la Banque mondiale.....	3.5-2
Facteur sièges	4.2-2	Groupe des Huit (G-8).....	3.7-6
Federation of Air Transport User Representatives in Europe (FATURE)	3.9-3	Groupe des Sept (G-7).....	3.7-6
Federation of Air Transport User Representatives in the European Community	3.9-3	Groupe des Soixante-dix-sept (G-77)	3.7-6
Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)	3.9-2	Groupe d'étude du Secrétariat	3.4-3
Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)	3.9-3	Groupe d'étude sur les systèmes informatisés de réservation (SIR).....	3.4-3
Fédération internationale des associations des transporteurs et assimilés.....	3.9-3	Groupe d'experts	3.4-2
Fédération internationale des opérateurs de tours (IFTO).....	3.9-3	Groupe d'experts des coûts et tarifs (GECOT).....	3.6-2
Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT).....	3.9-3	Groupe d'experts des politiques de transport aérien (GEPTA)	3.6-2
		Groupe d'experts sur la réglementation des services de transport aérien.....	3.4-3
		Groupe d'experts sur l'économie des aéroports.....	3.4-3
		Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne	3.4-3
		Groupe de négociations sur les services (GNS)	3.3-4
		Groupe de rédaction.....	2.1-5
		Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (Groupe ACP)	3.7-6
		Groupes de travail.....	2.1-5
		Groupes d'experts.....	2.1-5
		Groupes/transitaires.....	4.5-2

H		Leasing	4.7-6
Hélicoptère.....	5.2-1	Lettre aux États de l'OACI	3.4-5
Hélistation.....	5.4-1	Lettre de transport aérien	4.3-2
Hors réseau	4.7-3	Lettres de créance	3.1-2
Huitième liberté de l'air	4.1-12	Libéralisation progressive.....	4.1-2
I		Libre établissement du prix.....	4.3-6
<i>Incidences de la réglementation des créneaux</i>		Licence	1.1-2
<i>d'arrivée et de départ aux aéroports</i>		Lieu de la négociation	2.1-3
<i>internationaux (Cir 283).....</i>		Ligue des États arabes	3.6-2
Initiative centreeuropéenne (CEI).....	3.4-4	Ligue des États arabes (LEA).....	3.7-6
Institut de droit international (IDI)	3.7-4	Liste de passagers en attente	4.2-6
Institut du transport aérien (ITA)	3.9-3	Livre blanc	1.2-3
Instruments de ratification, d'acceptation ou		Location avec équipage	5.2-2
d'approbation.....	3.1-4	Location avec équipage partiel	4.7-7
<i>Inter alia</i>	3.2-3	Location avec équipage partiel	5.2-2
Interligne bilatéral.....	4.3-10	Location d'aéronefs	4.7-6
Interligne club.....	4.3-10	Location sans équipage.....	5.2-2
Intermélange	4.6-3	Locations avec équipage.....	4.7-6
International Business Travel Association (IBTA).....	3.9-3	Locations sans équipage	4.7-6
International Federation of Ship, Dock and		Loueur.....	4.7-6
River Workers	3.9-3	M	
Intervention.....	3.1-3	<i>Mala fide</i>	3.2-3
Intervention du secteur privé	4.10-4	Mandat.....	3.2-2
Investissements de l'extérieur.....	4.1-2	<i>Manuel de prévision du trafic aérien</i> (Doc 8991).....	3.4-4
Investissements étrangers	4.1-2	<i>Manuel du programme statistique de l'OACI</i>	
		(Doc 9060).....	3.4-4
		<i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> (Doc 9562).....	3.4-4
		<i>Manuel sur l'économie des services de navigation</i>	
		<i>aérienne</i> (Doc 9161)	3.4-4
		Marché commun arabe (MCA).....	3.7-6
		Marché commun centroaméricain (CACM)	3.7-3
		Marché commun de l'Afrique orientale et	
		australe (COMESA).....	3.7-2
		Marché commun du Cône sud (MERCOSUR).....	3.7-3
		Marché de paire de pays	4.1-1
		Marché de paire de villes	4.1-1
		Marché de région à région	4.1-1
		Marché du transport aérien	4.1-1
		Marché unique européen.....	3.7-4
		Marché mondial.....	4.1-1
		Marge arrière	4.3-5
		Mécanisme d'attribution de créneaux	4.10-2
		Médiation.....	2.1-8
		Méga-alliances.....	4.8-1
		Méga-pivot.....	5.4-2
		Mégatransporteur	5.1-2
		Membre TC.....	3.8-2
		Mémoire de consultation	2.1-5
		Mémorandum d'entente	2.2-1
		Mesure proportionnée	2.1-8
J			
Journal	1.2-3		
Journal de l'OACI.....	3.4-4		
Jumbo jet.....	5.2-1		
Juste à temps.....	4.5-1		
Justice et affaires intérieures (JAI)	3.7-5		
K			
Kilométrage des points inscrits (TPM)	4.3-3		
Kilométrage maximal autorisé (MPM).....	4.3-3		
L			
Latitude en matière de fret.....	4.1-4		
Leadership en matière de prix.....	4.3-8		

Mesures de participation	2.3-9	Organisateur de voyages à forfait	4.6-2
Mesures préférentielles	2.3-9	Organisation arabe du transport aérien (AACO).....	3.9-2
Méthode de la détermination préalable	4.2-2	Organisation de coopération économique (ECO)	3.7-6
Méthode de la libre détermination	4.2-3	Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).....	3.5-3
Méthode du type Bermudes I.....	4.2-2	Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).....	3.4-1
Mini-pivot.....	5.4-2	Organisation de l'unité africaine (OUA).....	3.7-2
Modèle d'accord de transport aérien bilatéral.....	2.1-3	Organisation des États américains (OEA).....	3.7-6
Modèles d'accord sur les services aériens (TASA)....	2.2-2	Organisation des États d'Amérique centrale (OCAS).....	3.7-3
Modes de fourniture.....	3.3-5	Organisation des États des Caraïbes orientales (OECO).....	3.7-3
Modification à un traité.....	3.1-4	Organisation des Nations Unies (ONU).....	3.5-1
Montant ajouté	4.3-3	Organisation européenne des compagnies d'aviation régionales (ERA)	3.9-2
Montant arbitraire	4.3-3	Organisation intergouvernementale	3.2-1
Moyens de transport de surface	4.1-8	Organisation internationale.....	3.2-1
<i>Mutatis mutandis</i>	3.2-3	Organisation internationale de normalisation (ISO).....	3.5-2
N			
Nationalité de l'aéronef	5.2-1	Organisation internationale des consommateurs.....	3.9-3
Négociation.....	2.1-1	Organisation internationale des unions de consommateurs (OIUC)	3.9-3
Négociation bilatérale	2.4-1	Organisation internationale du commerce (OIC)	3.5-2
Négociation bilatérale conjointe	2.4-1	Organisation internationale du travail (OIT).....	3.5-2
Net départ	4.3-5	Organisation mondiale du commerce (OMC-WTO)	3.5-2
Net/net	4.3-5	Organisation mondiale du tourisme (OMT-WTO).....	3.5-2
Neuvième liberté de l'air	4.1-12	Organisation provisoire de l'aviation civile (OPACI).....	3.0-2
Niveaux de référence	4.3-8	Organisations non gouvernementales (ONG)	3.2-1
Non-document	2.1-5	Orient Airlines Research Bureau	3.9-1
Note	2.1-5	Origine et destination consignées sur le billet de passage ou la lettre de transport aérien.....	4.1-9
Note à la première personne	2.1-5	Origine et destination par coupon ou par tronçon de vol	4.1-9
Note à la troisième personne.....	2.1-5	Origine et destination véritables	4.1-9
Note de position.....	2.1-4	P	
Note de travail.....	3.1-2	<i>Pacta sunt servanda</i>	3.1-4
Note de travail de consultation (négociation)	2.1-5	Pacte	3.2-2
Note d'information	3.1-2	Palettes.....	4.5-2
Note diplomatique	2.1-5	Palier.....	4.3-5
Note formelle.....	2.1-5	Panachage.....	4.6-3
Note verbale.....	2.1-5	Paquet	3.8-3
Nouveau venu	5.1-2	Parlement européen	3.7-5
O			
Obligation générale de l'AGCS	3.3-6	Partage de code	4.1-8
Offres et demandes	3.3-6	Participation croissante des pays en développement	3.3-6
Oneworld	4.8-1		
Ordre du jour	3.1-2		
Ordre du jour adopté.....	3.1-2		
Ordre du jour provisoire	3.1-2		
Organe directeur	3.2-2		
Organe souverain	3.2-1		
Organisateur de vols affrétés ou de voyages	4.6-2		

Participation du secteur privé.....	4.10-4	Politique étrangère et de sécurité commune (PESC)	3.7-5
Parties	2.2-2	Porte d'entrée.....	4.1-4
Parties contractantes	2.2-2	Position de négociation.....	2.1-4
Passager payant.....	5.1-3	Pratique tarifaire abusive	4.3-5
Passagers indisciplinés ou perturbateurs.....	4.9-6	Préambule	2.2-2
Passagers non munis des documents requis.....	4.9-7	Préambule	3.2-2
Passagers-kilomètres payants (PKP).....	5.1-3	Première liberté de l'air	4.1-6
Pavillons de complaisance.....	4.4-5	Preneur.....	4.7-6
Pays de désignation.....	4.3-7	Preneur.....	5.2-2
Pays d'origine.....	4.3-6	Préséance	2.1-7
Pénétration du marché du transport aérien.....	4.1-1	Présence commerciale.....	3.3-5
« Péréquation » des recettes.....	A3-1	Présence de personnes physiques.....	3.3-5
Permis	1.1-2	<i>Prima facie</i>	3.2-3
Permis d'exploitation aérienne (AOC)	4.7-6	Principal établissement	4.4-6
<i>Per se</i>	3.2-3	Principe de la combinaison la plus basse	4.3-3
Personnel étranger	4.7-2	Principe du kilométrage	4.3-3
Personnes non admissibles.....	4.9-8	Privatisation	4.10-4
Petit cabotage.....	4.1-12	Privilège de cabotage	4.1-12
Pivot.....	5.4-2	Prix hors tarif	4.3-3
Pivot de deuxième pays	5.4-2	Procès-verbal	3.1-3
Pivot intercompagnies.....	5.4-2	Procès-verbal approuvé.....	2.1-5
Pivot majeur.....	5.4-2	Processus de coordination des tarifs de l'IATA	3.8-2
Pivots multimodaux	5.4-2	Processus de la réglementation bilatérale	2.1-1
Pivot régional.....	5.4-2	Processus de la réglementation multilatérale	3.1-1
Pivot sur réseau.....	5.4-2	Processus de la réglementation nationale.....	1.1-1
Pivotage	5.4-2	Processus de réglementation	III
Pivots de marchandises.....	5.4-2	Profiteurs	3.3-6
Pivots intermodaux	5.4-2	Programme.....	3.1-2
Pivots postaux.....	5.4-2	Programme provisoire.....	3.1-2
Plan de facturation et de règlement (BSP)	3.8-4	Programmes de fidélisation	4.3-2
Plénière	2.1-5	Protocole.....	2.2-4
Plénière de la CAFAC.....	3.6-1	Protocole à l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international.....	3.2-6
Plusieurs classes de sièges.....	4.2-6	Protocole additionnel n° 1	3.2-4
Point.....	4.1-3	Protocole additionnel n° 2.....	3.2-4
Point co-terminal	4.1-4	Protocole additionnel n° 3.....	3.2-4
Point d'accès.....	4.1-4	Protocole complémentaire à la Convention de Montréal de 1971	3.2-5
Point flottant	4.1-4	Protocole de Guatemala.....	3.2-4
Point intermédiaire.....	4.1-3	Protocole de La Haye.....	3.2-4
Point postérieur	4.1-4	Protocole de Montréal n° 4	3.2-4
Point terminal	4.1-4		
Point ultérieur	4.1-3		
<i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632).....</i>	3.4-4		
<i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082).....</i>	3.4-4		
<i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international (Doc 9587).....</i>	3.4-4		
Politique étrangère et de sécurité commune.....	3.7-3		
		Q	
		Quatrième liberté de l'air.....	4.1-9
		Quorum.....	3.1-2
		Quota de capacité.....	4.2-2

R			
Rapporteur	3.1-2	Secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC)	3.5-3
Ratification	2.1-8	Secrétariat de l'IATA	3.8-1
Réciprocité	1.1-3	Secrétariat de l'OACI	3.4-1
Recommandations	3.2-2	Secrétariat de l'ONU	3.5-1
Rectificatif	3.1-2	Secrétariat permanent du Traité général d'intégration économique de l'Amérique centrale (SIECA)	3.7-3
<i>Recueil de sommaires codés des accords bilatéraux de transport aérien (Doc 9511)</i>	3.4-4	Séminaire sur les politiques de réglementation de l'OACI	3.4-5
Recueil de statistiques de l'OACI	3.4-5	Septième liberté de l'air	4.1-11
Recueil des Traités de l'Organisation des Nations Unies (UNTS)	3.5-1	Série de consultations	2.1-5
Régime de désapprobation unique	4.3-7	Série de négociations	2.1-5
Régime de Varsovie	3.2-4	Service aérien	5.3-1
Région 1	3.8-2	Service aérien commercial	5.3-1
Région 2	3.8-2	Service aérien de fret	5.3-1
Région 3	3.8-2	Service aérien de passagers	5.3-1
Région ouverte	3.8-3	Service aérien direct	5.3-2
Registre	1.2-3	Service aérien intérieur	5.3-1
Réglementation	III	Service aérien international	5.3-1
Réglementation bilatérale	2.0-1	Service aérien international régulier	5.3-1
Réglementation de la capacité	4.2-1	Service aérien non régulier	4.6-1
Réglementation multilatérale	3.0-1	Service aérien régional	5.3-1
Réglementation nationale du transport aérien	1.0-1	Service aérien régulier	5.3-1
Règlements de la Commission	3.7-5	Service d'apport	5.3-2
Règlements du Conseil	3.7-5	Service d'apport routier par camion (truck RFS)	4.1-8
Règle tarifaire	4.3-2	Service de navette aérienne	5.3-2
Règles générales	4.3-2	Service de premier niveau	5.3-2
Règles particulières	4.3-2	Service de taxi aérien	5.3-2
Réseau en étoile	5.4-2	Service intermétropolitain	5.3-2
Réservation de capacité	4.1-8	Service mixte	5.3-1
Réserve	3.1-4	Service sans escale	5.3-2
Résolutions	3.2-2	Service tout-cargo	4.5-1
Résolutions CEAC	3.6-2	Service transdirect	5.3-2
Résolutions (IATA)	3.8-3	Service transfrontières	5.3-1
Retrait d'un traité	3.1-5	Services d'assistance en escale	4.10-1
Réunion à l'échelon division	3.4-2	Services de coursiers	4.5-1
Réunions composites	3.8-3	Services de messagerie/petit colis	4.5-1
Réunions de présidents	2.1-5	Services de réparation et de maintenance des aéronefs	3.3-5
Réunions des Directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC)	3.6-1	Services de systèmes informatisés de réservation (SIR)	3.3-5
Réunions des dirigeants	2.1-5	Sièges-kilomètres disponibles (SKD)	5.1-3
Réunions mondiales	3.8-2	Sixième liberté de l'air	4.1-11
Route à double voie	4.1-4	Sky Team	4.8-2
Route à voie unique	4.1-5	Société internationale de télécommunications aéronautiques (SITA)	3.9-4
		Somme des tarifs locaux	4.2-6
		Somme des tronçons	4.3-8
		Stage 2 aircraft	5.2-3
		Stage 3 aircraft	5.2-3
S			
Saison de planification	4.10-2		
Saisonnalités	4.3-4		
Secrétariat	3.2-1		

Star Alliance.....	4.8-1	Tarif de voyage à forfait en groupe (GIT).....	4.3-4
<i>Statu quo</i>	3.2-3	Tarif de voyage à forfait individuel (IIT).....	4.3-4
<i>Statu quo ante</i>	3.2-3	Tarif direct.....	4.3-3
Structure de la réglementation bilatérale.....	2.2-1	Tarif en ligne.....	4.3-5
Structure de la réglementation multilatérale.....	3.2-1	Tarif établi ou en vigueur.....	4.3-9
Structure de la réglementation nationale.....	1.2-1	Tarif établi par ordre gouvernemental.....	4.3-3
Structure de réglementation.....	III	Tarif excursion.....	4.3-4
Structure des Conférences de trafic de l'IATA.....	3.8-2	Tarif excursion avec achat anticipé (tarif APEX).....	4.3-4
Structure tarifaire « sell-up ».....	4.3-4	Tarif excursion public.....	4.3-4
Succession à un accord bilatéral.....	2.1-8	Tarif excursion spécial.....	4.3-4
<i>Suo moto</i>	3.2-3	Tarif fret en tous genres.....	4.3-6
Super-pivot.....	5.4-2	Tarif général de fret.....	4.3-5
Sur réseau.....	4.7-3	Tarif intercompagnies.....	4.3-3
Surprime.....	4.3-5	Tarif intérieur.....	4.3-2
Surréservation.....	4.2-6	Tarif intermodal.....	4.3-6
Système de conversion monétaire de l'IATA.....	A2-1	Tarif international.....	4.3-2
Système de gestion des bagages BAGTRAC mis en place par l'IATA et la SITA.....	3.8-4	Tarif intracompagnie.....	4.3-3
Système de règlement des comptes marchandises (CASS).....	3.8-4	Tarif local.....	4.3-3
Système des bandes tarifaires.....	4.3-8	Tarif net.....	4.3-6
Système d'intégration centraméricaine (SICA).....	3.7-3	Tarif non-IATA.....	4.3-3
Système du tarif maximal.....	4.3-8	Tarif non publié.....	4.3-3
Système économique latino-américain (SELA).....	3.7-3	Tarif non restrictif.....	4.3-4
Système électronique de dépôt des tarifs.....	4.3-9	Tarif normal.....	4.3-4
Système intercompagnies IATA.....	4.3-10	Tarif normal à contraintes.....	4.3-4
Système intercompagnies non-IATA.....	4.3-10	Tarif normal de point à point.....	4.3-4
Systèmes de distribution mondiaux.....	4.7-4	Tarif passagers bilatéral/multilatéral.....	4.3-3
Systèmes de tarifs de zone.....	4.3-8	Tarif passagers IATA.....	4.3-3
Systèmes informatisés de réservation (SIR).....	4.7-3	Tarif PEX.....	4.3-4
		Tarif prédateur.....	4.3-8
		Tarif préférentiel par article.....	4.3-6
		Tarif privé.....	4.3-3
		Tarif proportionnel.....	4.3-3
		Tarif proposé.....	4.3-8
		Tarif public.....	4.3-3
		Tarif publié.....	4.3-3
		Tarif réduit pour unité de chargement.....	4.3-6
		Tarif restrictif.....	4.3-4
		Tarif spécial.....	4.3-4
		Tarif spécial de type non promotionnel.....	4.3-4
		Tarif spécial de type promotionnel.....	4.3-4
		Tarif spécifié.....	4.3-3
		Tarif sur Internet.....	4.3-5
		Tarif sur réseau.....	4.3-3
		Tarif transfrontalier.....	4.3-2
		Tarif transporteur.....	4.3-3
		Tarifification commune.....	4.3-8
		Tarifification liée à la charge de pointe.....	4.3-4
		Tarifs alignés.....	4.3-8
		Tarifs construits.....	4.3-3
		Tarifs de fret.....	4.3-2
		Tarifs de mise à niveau.....	4.3-8
		Tarifs intermédiaires.....	4.2-4
T			
Tableaux de routes.....	2.2-4		
Tarif.....	4.3-1		
Tarif aérien basé sur le kilométrage.....	4.3-3		
Tarif à facteur unique.....	4.3-3		
Tarif à la vente.....	4.3-5		
Tarif à prix réduit.....	4.3-5		
Tarif approuvé.....	4.3-9		
Tarif avec achat immédiat.....	4.3-4		
Tarif basé sur l'itinéraire.....	4.3-3		
Tarif brut.....	4.3-5		
Tarif conjoint.....	4.3-3		
Tarif conteneur.....	4.3-6		
Tarif convenu.....	4.3-3		
Tarif d'affrètement — fret.....	4.3-6		
Tarif d'affrètement — passagers.....	4.3-6		
Tarif de base.....	4.3-7		
Tarif de catégorie.....	4.3-6		
Tarif de marché.....	4.3-3		

Voiture de louage (LMO).....	4.1-8	Vol supplémentaire	4.1-6
Vol affrété	4.6-1	Vols affrétés avec horaire régulier.....	4.6-5
Vol affrété à usage propre	4.6-2	Vols affrétés programmés	4.6-5
Vol affrété avec réservation à l'avance (VARA)	4.6-2		
Vol affrété mixte passagers/fret.....	4.6-3		
Vol affrété ouvert au public.....	4.6-2	Y	
Vol affrété partagé.....	4.6-3		
Vol affrété pour entité unique.....	4.6-2	Yield management	4.2-6
Vol affrété pour étudiants.....	4.6-2		
Vol affrété pour groupe à affinité	4.6-2		
Vol affrété pour groupe à intérêt commun	4.6-2	Z	
Vol affrété pour groupe sans affinité	4.6-2		
Vol affrété pour manifestation spéciale.....	4.6-2	Zone d'échanges préférentiels pour les États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (ZEP)	3.7-2
Vol affrété pour voyages à forfait (ITC).....	4.6-2	Zone de libre-échange de l'ANASE (ZLEA).....	3.7-4
Vol banalisé.....	4.1-8	Zones de souplesse	4.3-8
Vol circulaire.....	4.1-13	Zones de tarification souple	4.3-6
Vol de convoyage.....	4.1-6	Zones raisonnables.....	4.3-8
Vol de mise en place	4.1-6		
Vol de service conjoint.....	4.1-8		
Vol international non régulier	5.3-2		

— FIN —

© OACI 2005
11/05, F/P1/375

N° de commande 9626
Imprimé à l'OACI

