



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 27 : Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien

ACCORD GÉNÉRAL SUR LE COMMERCE DES SERVICES (AGCS)

(Note présentée par la République de Cuba)

SOMMAIRE

La présente note expose nos réflexions et expériences sur les conséquences de l'inclusion des services de transport aérien dans l'AGCS.

La suite proposée à l'Assemblée figure au paragraphe 5.

RÉFÉRENCES

Convention relative à l'aviation civile internationale
Manuel de réglementation du transport aérien international (Doc 9626)
Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien sur la réglementation du transport aérien international : le présent et l'avenir (Doc 9644)
Résolutions de la 33^e session de l'Assemblée de l'OACI
Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international (Doc 9587)
Accord général sur le commerce des services
Organisation mondiale du commerce (OMC). Conseil du commerce des services, S/C/W/59, 120, 129, 163, 188, 41, 59, 42, 92 et Job 2451
Note présentée par Cuba à la Commission du commerce des biens et services et des produits de base. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Réunion d'experts sur les services de transport aérien, Genève, 21-23 juin 1999
Note de travail présentée par Cuba à la cinquième Conférence mondiale de transport aérien
Note présentée par Cuba au Séminaire précédant la cinquième Conférence mondiale de transport aérien

1. INTRODUCTION

1.1 Nous souhaitons vous exposer nos considérations et expériences sur les conséquences pour Cuba de l'inclusion, dans l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), de divers services de transport aérien international. La présente note a été soumise à la cinquième Conférence mondiale de transport aérien, qui s'est tenue du 24 au 29 mars 2003. Plus d'un an a passé depuis cette importante conférence, mais nous pensons que les circonstances qui ont motivé la rédaction de la note existent toujours. C'est pourquoi nous la soumettons à l'Assemblée, dont les accords et décisions fixent le cadre de référence d'une analyse détaillée et complète par les organes appropriés de l'OACI.

1.2 Nous nous référons aux services qu'offrent les Systèmes informatisés de réservation (SIR), service contenu dans l'Annexe sur les services de transport aérien (appelée ci-après l'annexe) de l'AGCS, avec deux autres services : les services de réparation et de maintenance des aéronefs, ainsi que la vente et la commercialisation du transport aérien. Nous nous référons également à un différend dans lequel l'OACI a servi d'intermédiaire et qui a beaucoup à voir avec cette question.

1.3 Avant de parler de ces expériences, nous voudrions vous exposer nos réflexions sur l'élargissement des services de transport aérien dans le cadre de l'annexe et sur le rôle que nous accordons à l'OACI dans ce domaine.

2. EXAMEN DE L'EFFICACITÉ DE L'ANNEXE EN VUE DE SON ÉLARGISSEMENT

2.1 La tendance actuelle des services de transport aérien et de son cadre réglementaire est à la libéralisation, la mondialisation et la privatisation.

2.2 Cette tendance mondiale, entre autres éléments, a été une des bases sur laquelle, dans un premier temps, l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), signé à la Havane (Cuba) le 24 mars 1948, a commencé à examiner l'activité des services, et parmi ceux-ci, partiellement, celle du transport aérien. Cet examen s'est terminé par la signature de l'AGCS, nouvel accord qui a créé l'Organisation mondiale du commerce (OMC). L'AGCS contient une Annexe sur les services de transport aérien.

2.3 Lors de l'examen de cette annexe, on a constaté qu'il existe encore une série de doutes sur ce que l'on considère comme étant des services de transport aérien directement liés à l'exercice des droits de trafic. En ce qui concerne ces services, il n'existe pas de définition opérationnellement indiscutable, pour les exclure du champ d'application de l'AGCS, et nous ne savons donc pas lesquels ne sont pas directement liés, ni en conséquence avec quels services l'Annexe sur les services sera élargie.

2.4 En ce qui concerne les exceptions appliquées au principe de la nation la plus favorisée (NPF), nous constatons qu'il en existe deux dans les services de maintenance et de réparation, dix-sept dans les services de vente et de commercialisation, et seize dans les services informatisés de réservation.

2.5 Ces exemptions, qui s'élèvent au total à 35 sur seulement 3 services, limitent de toute évidence un accès réel aux marchés. De quelle libéralisation parlons-nous donc dans le cadre de l'OMC avec l'apparition de ces nouveaux obstacles qui s'ajoutent à ceux qui existent déjà?

3. UNE EXPÉRIENCE SUR LES OBSTACLES À UNE LIBÉRALISATION GRADUELLE ET RÉELLE DU TRANSPORT AÉRIEN

3.1 Le blocus imposé par les États-Unis contre Cuba est un obstacle et une des contradictions de ceux qui proclament le libre accès au marché comme philosophie, alors qu'ils bloquent et font pression et empêchent notre pays en développement d'exercer son droit.

3.2 Actuellement, les compagnies aériennes cubaines n'ont pas accès aux SIR les plus importants du monde comme SABRE et GALILEO, en premier lieu à cause de ce blocus et en second lieu parce que dans leur liste d'engagements spécifiques, les États-Unis ont soumis une exemption au traitement NPF pour l'accès à ces systèmes.

3.3 Les points exposés aux § 3.1 et 3.2 sont en nette contradiction avec les principes de l'AGCS et de ses articles, étant donné qu'ils limitent et restreignent les objectifs de cet accord, en ce qui concerne l'élimination progressive des obstacles à la libéralisation du commerce des services.

3.4 Le Conseil de l'OACI a adopté le 25 juin 1996 un Code de conduite pour les SIR, après avoir consulté les États, les transporteurs, les agents de voyage, les serveurs de SIR et des organisations internationales comme l'OMC, laquelle possède aussi un code de conduite en la matière, qui prévoit en principe la nécessité d'une participation juste et sans discrimination à ces systèmes.

3.5 Il existe donc deux organisations différentes qui réglementent la même activité, ce qui peut créer un conflit et une certaine confusion en différenciant dans un même cadre les relations entre les États. Dans notre cas, nous ne pouvons analyser cette problématique à l'OMC du fait de l'existence de cette exemption; mais nous estimons aussi qu'il n'y a pas de maturité dans cette Organisation dans le traitement de ces questions, et c'est pourquoi nous avons préféré en faire l'analyse au sein de l'OACI, où l'examen en rapport avec le transport aérien tient compte des problèmes de développement et établit des particularités en vue de réaliser une participation juste, uniforme et équitable conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

3.6 En ce sens, nous avons l'expérience de la façon dont l'OACI, comme médiateur et en appliquant ses principes, règlements, normes et structures, a pu régler un différend entre Cuba et les États-Unis concernant la discrimination dont faisaient l'objet nos compagnies aériennes, qui n'avaient pas la permission de survoler le territoire de ce pays en direction du Canada, tous deux étant signataires de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux.

3.7 Ce fut là une nouvelle démonstration de la capacité de compréhension et de la compétence que possède l'OACI dans les questions liées aux services de transport aérien, de son rôle de chef de file, de son autorité et de son prestige dans le domaine de l'aviation civile, ainsi que du maintien en vigueur de la Convention de Chicago.

4. CONCLUSIONS

4.1 Pendant ses 60 années d'existence, l'OACI a créé tout un système de règlements et de directives sur les politiques économiques pour la réglementation du transport aérien international, ce qui a permis, en étroite coordination et collaboration avec l'IATA, un important développement du transport aérien depuis sa fondation.

4.2 Aujourd'hui, l'OACI compte 188 États membres. Il y a des centaines de compagnies aériennes qui offrent leurs services à plus de 1,5 milliard de passagers par an, s'appuyant sur un ample réseau d'accords bilatéraux (plus de 3 500) qui constitue un outil important qu'utilisent nos pays dans les négociations.

4.3 Nous considérons qu'il ne faut pas que deux organisations, l'OMC et l'OACI, réglementent un même système de réglementation du transport aérien international. Nous sommes convaincus que l'OACI doit continuer à régir le destin de cette activité.

4.4 L'AGCS, comme résultat de l'examen réalisé, n'a pas mené à un consensus sur le point de savoir s'il faudrait se lancer dans l'élargissement de l'annexe et sur la forme que devrait prendre cette activité, ce qui est évident du fait de la complexité de cette activité traitée dans un cadre purement commercial. Nous estimons que l'annexe ne doit pas être élargie.

4.5 Dans le cadre de l'OACI, des mesures sont prises en vue de libéraliser le transport aérien de manière graduelle, progressive et ordonnée, en préservant les échanges pour l'accès au marché, et en équilibrant comme il le faut les intérêts des États afin de maintenir une participation effective et substantielle.

4.6 Nous ne pouvons accepter l'accès à nos marchés de façon automatique (application du principe de la NPF, postulat de base de l'OMC), ce qui n'équivaut pas toujours au potentiel et à l'ampleur des ressources économiques et commerciales des compagnies aériennes des pays en développement.

4.7 Le présent et l'avenir du transport aérien appartiennent à l'OACI, organisation compétente pour relever les défis complexes et profiter des énormes occasions que nous offre le transport aérien dans le développement des économies de nos pays.

5. SUITE PROPOSÉE

5.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à examiner et à adopter les conclusions qui figurent au paragraphe 4;
- b) à recommander que le Conseil de l'OACI tienne compte des idées exposées dans la présente note dans le cadre de son analyse des incidences de l'AGCS sur l'aviation civile.