

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

LIBÉRALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE MEMBRES DE LA CAAC

[Note présentée par l'Oman au nom des membres de la
Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)²]

SOMMAIRE

La présente note de travail rend compte des mesures prises par les membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) pour la libéralisation des services de transport aérien inter-arabes dans le contexte de la quatrième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (1994). Celle-ci avait reconnu, dans ses recommandations, que les arrangements libéralisés au niveau sous-régional ou régional représentaient une expérience utile pour ce qui est du contenu, du processus et de la structure du changement en matière de réglementation, expérience qu'il convenait de porter à l'attention des États. Le processus de libéralisation s'est inspiré aussi de la Déclaration de principes généraux de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (2003), laquelle stipule que les États devraient continuer à informer l'OACI des faits nouveaux dans le transport aérien international, notamment des arrangements libéralisés mis en place à divers niveaux.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Lorsqu'elle a débattu du contenu de la réglementation future, la quatrième Conférence mondiale de transport aérien a souligné que le changement était inévitable et devait donc être réalisé

¹ Versions anglaise et arabe fournies par la CAAC.

² Arabie saoudite, Bahreïn, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Jordanie, Liban, Maroc, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Soudan, Tunisie et Yémen.

d'une façon planifiée, ordonnée et progressive, qui respecte l'égalité des chances, et qu'une coopération entre États aiderait à réaliser le changement nécessaire.

1.2 Au niveau régional arabe, les fédérations et les organismes spécialisés furent invités en 1996 par le Conseil économique et social de la Ligue arabe, à élaborer des scénarios sur l'étendue de leur participation à l'établissement de la zone de libre-échange pan-arabe. Un groupe d'experts formé de membres du Comité du transport aérien de la CAAC fut ainsi constitué pour formuler des propositions dans le domaine du transport aérien. Ce groupe a produit un certain nombre de recommandations, en harmonie avec les recommandations de l'OACI relatives à la libéralisation progressive des politiques de transport aérien. On y parviendrait en élaborant un calendrier pour la libéralisation du transport aérien entre les États membres, accompagné du mécanisme juridique nécessaire pour la mise en œuvre du programme.

2. CONTENU RÉGLEMENTAIRE DE LA LIBÉRALISATION

2.1 Le programme approuvé par les États membres pour la libéralisation des services de transport aérien s'articule en plusieurs phases, comme suit :

- a) Phase 1, débutant en novembre 2000 — déréglementation des opérations de transport de fret et de transport non régulier de passagers ;
- b) Phase 2, débutant en novembre 2002 — déréglementation des droits de troisième et de quatrième liberté pour le trafic passagers, avec répartition de la capacité entre les parties à raison de 60 % et 40 % ;
- c) Phase 3, débutant en novembre 2004 — déréglementation sans restriction des droits de troisième et de quatrième liberté pour le trafic passagers ;
- d) Phase 4, débutant en novembre 2006 — déréglementation des droits de cinquième liberté ;
- e) Le programme a été approuvé par l'Assemblée de la CAAC et le Conseil des ministres arabes des transports. Il a reçu un fort appui politique de la Conférence arabe au sommet tenue à Beyrouth en 2002.

3. MÉCANISME DE MISE EN ŒUVRE

3.1 Un mécanisme juridique a été établi sur la base du régime bilatéral pour la signature d'un mémorandum d'entente entre deux États quelconques qui souhaitent procéder à la libéralisation en ce qui concerne les trois premières phases du programme. Pour la quatrième phase, un accord régional comprenant tous les éléments et les contrôles du processus de libéralisation a été mis au point.

3.2 En dépit de préoccupations initiales à propos du fait que le mécanisme n'était pas obligatoire pour toutes les parties, il y a eu une réaction positive à la libéralisation du transport de fret et du transport non régulier de passagers entre plusieurs États membres sur une base bilatérale. Ceci s'est produit grâce aux constantes actions de suivi de la CAAC, qui a souligné la nécessité d'une mise en œuvre effective du programme de libéralisation et de la diffusion de rapports faisant apparaître l'état de mise en œuvre. De leur côté, les États membres ont apporté une coopération positive et montré leur désir

de prendre part aux développements dans l'industrie du transport aérien. Des enquêtes de la CAAC ont montré aussi que plusieurs autres États membres se sont conformés aux dispositions de la deuxième phase en accordant des droits de troisième et de quatrième liberté à des niveaux compris entre 60 % et 40 %. Certains États membres ont pris des mesures de libéralisation qui allaient au-delà de celles spécifiées dans le programme, prouvant ainsi clairement leur désir de s'engager dans la libéralisation.

3.3 L'accord régional contient plusieurs éléments importants de régulation économique, notamment les suivants :

- a) **Critères de propriété du transporteur aérien.** L'accord retient les principes de propriété substantielle et de contrôle effectif au niveau d'un ou plusieurs des États membres ou de ressortissants de ces États, sous réserve d'entière conformité aux critères de sécurité et de sûreté de l'aviation civile figurant dans les recommandations de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien.
- b) **Désignation multiple.** L'accord permet qu'un État membre désigne un ou plusieurs transporteurs pour exploiter des services de transport aérien entre les parties.
- c) **Accès au marché.** L'accès libéralisé au marché comprend l'octroi de droits de trafic régulier au titre des cinq libertés pour le trafic à destination et en provenance des points d'exploitation internationaux annoncés par chacun des États arabes parties à l'accord, à l'exception du cabotage. Les procédures pour le retrait ou la révocation de l'autorisation seront soumises à consultations ; le retrait ou la révocation auront cependant lieu immédiatement en cas de violation des critères concernant la propriété substantielle, la sûreté ou la sécurité.

Capacité — Aucune restriction sur la capacité n'est applicable hormis pour des considérations environnementales ou techniques ou d'autres considérations liées à la sûreté et la sécurité.

Location — Aucune restriction n'est applicable en ce qui concerne la location d'aéronefs, pourvu que les critères de sécurité et de sûreté soient respectés.

Transport non régulier — Une annexe concernant le transport non régulier de passagers, de fret et de poste a été ajoutée à l'accord pour laisser de la souplesse dans le développement de ce secteur, indépendamment du transport régulier.

- d) **Concurrence loyale et sauvegardes.** Des règles de concurrence et des sauvegardes ont été introduites dans une annexe à l'accord, afin de se prémunir contre des pratiques susceptibles de limiter l'accès au marché ou de saper les lois sur la concurrence. L'annexe contient aussi des sauvegardes pour une concurrence loyale, afin d'assurer la viabilité des transporteurs arabes et leur participation au marché du transport aérien international.
- e) **Intérêts des consommateurs et distribution des produits du transport aérien.** Sous ce titre figurent des dispositions destinées à assurer le respect de toutes les dispositions réglementaires et législatives visant à protéger les intérêts des consommateurs. Une clause régissant les questions d'activité commerciale des compagnies aériennes et l'application d'un Code de conduite arabe pour la réglementation et l'utilisation des systèmes informatisés de réservation a également

été ajoutée, sur la base du Code de conduite de l'OACI, compte tenu du développement rapide de la commercialisation des produits sur Internet.

- f) **Subventions publiques.** Le projet d'accord reconnaît que les subventions peuvent avoir des effets préjudiciables sur les services de transport aérien offerts par d'autres compagnies aériennes. Il interdit donc que les États accordent des subventions à leurs transporteurs aériens, à moins que des circonstances exceptionnelles ne le justifient. Dans ce dernier cas, ces subventions devraient passer par le canal d'un mécanisme transparent et spécifique, que la CAAC développe actuellement et qui permettrait que les États concernés demandent des consultations dans le cas où leurs transporteurs aériens auraient subi des préjudices du fait de subventions accordées par un État à ses transporteurs.
- g) **Règlement des différends.** Il s'agit d'un mécanisme complet comprenant des moyens progressifs de règlement des différends (consultation, médiation et arbitrage). Il s'applique à tous les types de différends découlant de l'interprétation ou de l'application de l'accord ou de ses annexes.
- h) **Transparence et enregistrement.** Comme moyen d'accroître la transparence, l'accord, ainsi que tout amendement de cet accord, sera déposé au Secrétariat général de la Ligue arabe et à l'OACI.

3.4 Le projet d'accord régional, finalisé après son examen par les autorités juridiques des États membres, a été approuvé en juillet 2004 par l'Assemblée de la CAAC. Une conférence diplomatique de ministres de l'aviation civile et de hauts responsables sera convoquée avant la fin de l'année pour examiner et signer cet accord. Il est envisagé que l'accord s'applique aux États qui l'auront ratifié ou qui y auront accédé en conformité avec les formalités juridiques et constitutionnelles de l'État dont il s'agit. Le projet prévoit que l'accord entre en vigueur dès qu'il aura été ratifié par cinq États. L'objectif est d'éviter certaines des tentatives infructueuses qui se sont produites précédemment. Ainsi, les États qui se trouvent prêts à libéraliser appliqueront l'accord et les autres États suivront sur la base de leur conviction qu'il est dans leur intérêt de le faire.

4. OBJECTIFS DE L'ACCORD RÉGIONAL

4.1 Faciliter une entière libéralisation en éliminant toutes les contraintes qui limitent l'accès au marché et en assurant la promotion du transport de passagers, de marchandises et de capitaux ainsi que la promotion du tourisme entre pays arabes.

4.2 Répondre à la tendance générale adoptée par la quatrième et la cinquième Conférence mondiale de transport aérien, à savoir le développement d'un cadre pratique pour la libéralisation progressive du transport aérien international, en prévoyant des sauvegardes pour assurer la concurrence loyale, la sécurité et la sûreté.

4.3 Promouvoir la libéralisation du transport aérien d'une manière ordonnée, sur la base de l'égalité des droits. L'accord régional prévoit un paquet de droits de trafic et de facilités pour les compagnies aériennes des États parties à l'accord, couvrant ainsi toutes les questions concernant l'octroi de droits et d'autorisations, la concurrence, les redevances, les subventions, le règlement des différends, les sauvegardes, le suivi post-mise en œuvre, etc. Cela signifie que les compagnies aériennes des États membres bénéficieront de l'égalité de traitement. Aucun État ne devrait donc réclamer un statut distinct

pour ses compagnies aériennes, comme c'est le cas actuellement là où différents types de protections et de discriminations ont été largement répandus et où certains transporteurs aériens reçoivent des subventions à l'exclusion des autres.

4.4 Assurer une contribution effective du secteur de l'aviation civile à la promotion de la zone de libre-échange pan-arabe, dont l'établissement a été proclamé entre les États arabes.

4.5 Assurer l'harmonie avec les exigences de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) concernant la libéralisation du commerce des services qui se rapportent au transport aérien entre les États arabes (droits auxiliaires), en vue de la réalisation de l'intégration économique.

4.6 Faire face à la croissance soutenue du transport aérien entre les pays arabes, ainsi qu'entre ces pays et d'autres régions.

5. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

5.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de l'expérience des États arabes membres de la CAAC dans le domaine de la libéralisation du transport aérien ;
- b) demander l'assistance de l'OACI pour la mise en œuvre de la libéralisation du transport aérien dans les États arabes en conformité avec la recommandation de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien.