

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

Montréal, 24 – 29 mars 2003

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.5 : Distribution des produits

**DISTRIBUTION DES PRODUITS (Y COMPRIS LES SYSTEMES INFORMATISES
DE RESERVATION ET L'INTERNET)**

(Note présentée par les Etats africains)²

SOMMAIRE

La présente note examine brièvement et souligne la nécessité d'avoir une réglementation continue des systèmes de réservation (SIR) en dépit des développements informatisés actuels en matière de distribution de produits des compagnies aériennes.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 4.

RÉFÉRENCES

Réunion de Yamoussoukro de 1999
ATConf/5 – WP/14 Distribution des produits
Rapport de la 16^{ème} Session Plénière de la CAFAC (Caire, 21-26 avril 2001)

1. INTRODUCTION

1.1 L'avènement des systèmes informatisés de réservation (SIR) a indéniablement fourni aux compagnies aériennes un nouvel instrument utile pour la distribution de leurs produits. Les SIR, en raison

¹ La version en français a été fournie par les États africains.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Erythrée, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahariya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

de leur efficacité, ont généré d'énormes bénéfices aux compagnies aériennes, agences de voyages et consommateurs.

1.2 A l'origine, les SIR ont été développés et appartenaient individuellement à une compagnie aérienne ou à un groupe de compagnies aériennes pour la réservation et les ventes de billets par les agences de voyage. Au cours de ces dernières années, il y a eu des changements en ce qui concerne la propriété des SIR, avec les propriétaires de compagnies aériennes qui se délestaient totalement ou partiellement de leurs parts. Des actionnaires publics des SIR détiennent maintenant des parts significatives.

1.3 Au cours de la dernière décennie, on a assisté à d'importants développements dans la distribution des produits des compagnies aériennes particulièrement en relation avec la technologie Internet. L'Internet a offert aux compagnies aériennes la possibilité d'accroître leurs ventes directes, leur offrant ainsi l'occasion d'être moins dépendantes des SIR et des agences de voyage. Cependant, ces développements sont, pour l'instant, à une étape préliminaire. Les compagnies aériennes africaines et les autres dans les pays en voie de développement sont obligées de tirer parti du développement de la technologie Internet en raison du sous-développement des communications, des coûts élevés, des restrictions sur les devises étrangères et cartes de crédit et de l'accès limité à l'ordinateur par la grande majorité de la population.

2. LA NECESSITE D'UNE REGLEMENTATION DES SIR

2.1 La pratique des SIR a été importante pour la concurrence entre compagnies aériennes et le bien-être du consommateur en raison du rôle dominant des agences de voyage dans la distribution des produits des compagnies aériennes et de leur confiance dans les SIR pour satisfaire les besoins de leurs clients en termes de conseils et de réservation.

2.2 Comme les agences de voyage ont traditionnellement vendu la plus grande partie des billets, il est vite devenu manifeste que les compagnies aériennes qui contrôlaient les SIR pourraient les utiliser pour concurrencer de manière indue les compagnies non-propriétaires et pour fournir des informations aux agents de voyages qui accordaient la préférence aux services exploités par des compagnies propriétaires de SIR.

2.3 En conséquence, les pays où les grands SIR sont établis et où ils opèrent comme les Etats-Unis, le Canada, et l'Union Européenne ont pris des mesures pour réglementer les activités des SIR pour empêcher les pratiques qui faussent la concurrence tant entre compagnies aériennes qu'entre agences de voyages.

2.4 Sur le plan international, l'OACI a développé, en 1991, le Code de conduite des SIR de l'OACI qui a constitué la base des codes de conduite pour différentes régions et réglementations nationales. Sans de tels codes de conduite et réglementations, les petites compagnies aériennes, particulièrement des pays en développement, n'auraient pas pu participer effectivement au transport aérien international et tirer parti des SIR.

2.5 Nous sommes pleinement conscients de l'importance des récents développements dans la distribution des produits des compagnies, particulièrement de l'importance croissante de l'Internet comme moyen de vente des billets d'avion et des changements dans la propriété des SIR. Nous notons également avec quelque souci, qu'en réponse et comme résultats de ces développements, la nécessité d'une

réglementation continue des activités des SIR est perçue comme étant une problématique par les Autorités responsables de la réglementation dans certains des grands pays de SIR.

2.6 Cependant, nous pensons que ces changements dans la distribution des produits des compagnies et la propriété des SIR n'ont pas encore substantiellement érodé le pouvoir du marché des SIR. Malgré l'avènement de l'Internet, les organisateurs de voyages, la plupart des compagnies aériennes et particulièrement celles des pays en développement continueront de dépendre grandement des SIR pour distribuer leurs produits.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les Etats africains adhèrent pleinement aux conclusions de la note de travail WP/14 de l'OACI, particulièrement la nécessité d'une surveillance, de manière suivie par l'OACI, des développements en vue de nouvelles réglementations couvrant la distribution des produits des compagnies aériennes par le biais de l'Internet. En outre, les Etats africains invitent la Conférence à retenir dans ses conclusions que :

- a) Malgré les nouveaux développements dans la distribution des produits des compagnies aériennes et les changements dans la propriété des SIR, la raison initiale pour réglementer les activités des SIR à travers les réglementations nationales ou les codes de conduite est toujours valable.
- b) Dans les processus de notification ou d'amendement des réglementations existantes ou des codes de conduite pour s'adapter aux nouveaux développements dans la distribution des produits des compagnies, les Etats devraient prendre note du fait que le développement de la technologie Internet n'est pas accessible de manière égale et que beaucoup de compagnies aériennes dans les pays en voie de développement n'ont pas encore bénéficié de ces développements-là.

4. SUITE A DONNER

4.1 La Conférence est invitée à recommander que l'OACI entreprenne plus avant des études pour déterminer dans quelle mesure les codes de conduite pourraient être amendés pour s'adapter à l'Internet.