

CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 4 de l'ordre du jour: Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne

Point 5 de l'ordre du jour: Politique de l'OACI

Point 5.2.1 de l'ordre du jour: Principes relatifs aux redevances d'aéroport

SERVICES D'ESCALE AUX AÉROPORTS

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Renseignements sur les pratiques de réglementation des services d'escale aux aéroports et les orientations de politique élaborées par l'OACI pour aider les États à passer à un environnement plus compétitif. La suite proposée à la conférence figure au § 4.1.

1. Entrée en matière

1.1 Les services d'escale sont l'un des aspects les plus importants de l'exploitation des transporteurs aériens internationaux, touchant l'exercice de leurs droits fondamentaux d'accès aux marchés. Ils sont également un facteur important pour les transporteurs aériens pour ce qui est des dépenses d'exploitation, du niveau de service et de l'image concurrentielle offerte aux usagers. Les services d'escale sont assurés, dans un grand nombre de cas, par les aéroports eux-mêmes, mais la plupart du temps par des compagnies aériennes ou des concessionnaires.

1.2 Le terme «services d'escale» n'a pas de définition officielle, mais il est généralement interprété comme comprenant, en gros, les services nécessaires pour l'arrivée et le départ d'un avion à un aéroport. Le *Manuel sur l'économie des aéroports* de l'OACI (Doc. 9562) divise la fonction services d'escale en assistance aérogare (enregistrement des passagers, traitement des bagages et du fret) et assistance piste (traitement et nettoyage des avions, et petit entretien courant).

(5 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\ansc.wp.10.fr.wpd

1.3 Les pratiques réglementaires traitant de la question varient d'État à État. Les accords bilatéraux sur les services aériens ne s'en occupent que de façon limitée. Les dispositions des accords bilatéraux concernant les services d'escale tendent à être divisées en deux catégories générales. La première, qui est la plus grande, prévoit que les services d'escale sont assurés de façon réciproque par les compagnies aériennes désignées des deux États ou par un organisme national agréé par l'État dans lequel les services d'escale sont assurés. La seconde catégorie, plus petite, reconnaît à une compagnie aérienne désignée le droit d'assurer ses propres services d'escale, ou d'utiliser d'autres compagnies aériennes ou fournisseurs de services, mais sous réserve des limitations définies par l'État dans lequel les services d'escale sont assurés. Reflétant la tendance à la libéralisation de la réglementation du transport aérien international, un nombre croissant d'accords bilatéraux conclus ces dernières années prévoient un traitement plus libéral des services d'escale, utilisant certains éléments des orientations de l'OACI (voir § 2.2 et Appendice).

1.4 Au niveau régional, des règles concernant la libéralisation des services d'escale ont été introduites par l'Union européenne (UE) en 1996 (Directive du Conseil 96/67, en vigueur depuis le 14 novembre 1996), qui permettent: 1) l'«auto-assistance» pour les services d'aérogare (exemple: enregistrement des passagers) à tous les aéroports de l'Union européenne, et pour les services d'aire de trafic (exemple: chargement des bagages, avitaillement) aux aéroports ayant au moins un million de passagers par an à partir du 1^{er} janvier 1998; et 2) l'«assistance aux tiers» aux aéroports ayant un trafic annuel de plus de 3 millions de passagers à partir du 1^{er} janvier 1999, et d'au moins 2 millions de passagers à partir du 1^{er} janvier 2001. Les fournisseurs de services doivent être limités à deux pour certaines catégories de service (exemple: traitement des bagages, avitaillement), et à partir du 1^{er} janvier 2001 (avec possibilité de prolongation jusqu'au 31 décembre 2002), au moins un fournisseur de services doit être indépendant du transporteur aérien dominant ainsi que de l'autorité aéroportuaire. Les États membres peuvent accorder des exemptions sur la base de contraintes de place ou de capacité pour une période renouvelable de trois ans. La Commission européenne a cependant constaté en 1998 que la mise en œuvre de ces règles n'était pas satisfaisante.

1.5 L'Organisation mondiale du commerce procédera cette année à un examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) pour envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'Accord à ce secteur. Les services d'escale sont une des diverses activités (y compris les services tout-cargo, les services non réguliers, la livraison de colis express et la location) dont on a discuté publiquement en vue d'une inclusion potentielle dans la couverture de l'Annexe, bien que l'orientation particulière que pourrait prendre l'examen ne soit pas claire au moment de la rédaction de la présente note.

2. Orientations OACI existantes

2.1 La Pratique recommandée 6.6 de l'Annexe 9 (Facilitation) à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* préconise que, en accord avec les administrations d'aéroports et sous réserve des limitations raisonnables qui pourraient être fixées par celles-ci, plusieurs possibilités en matière de services d'escale soient offertes aux transporteurs aériens, dont celle d'assurer leurs propres services. Le § 24 des *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de service de navigation aérienne* (Doc. 9082)¹, qui porte sur les services d'escale en rapport avec l'importance pour les aéroports des recettes provenant des concessions, est libellé comme suit:

1. Dans la note ANSCConf-WP/4, le Secrétariat a proposé que ce document soit réintitulé *Politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

«Le Conseil [...] recommande, sauf dans le cas des concessions qui sont directement liées à des services de transport aérien, telles les concessions de carburant, de services de restauration à bord et d'assistance aéroportuaire, d'encourager le développement optimal des recettes de ce genre, en tenant compte de la nécessité de faire preuve de modération en ce qui concerne les prix imposés au public, d'assurer l'efficacité des aéroports et de répondre aux besoins des passagers.»

Le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc. 9562) contient des orientations supplémentaires sur la détermination de l'assiette des services d'escale. (La question des concessions en général et d'autres activités non aéronautiques fait l'objet de la note ANSCConf-WP/17.)

2.2 Sur la base de ce qui précède, la Conférence mondiale de transport aérien de 1994 a examiné la question des services d'escale dans le cadre des activités commerciales déployées par les compagnies aériennes dans l'exploitation des services aériens internationaux pour lesquels il existait des arrangements de réglementation. En réponse à la recommandation de la conférence, le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) a formulé en février 1997 la Recommandation ATRP/9-5, qui contient des clauses types sur cinq questions de «pratique commerciale» dont les services d'escale, accompagnées de notes explicatives (publiées dans le document de l'OACI intitulé *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*, Doc. 9587, 2^e édition, 1999). Ces clauses types peuvent être insérées dans un accord bilatéral ou multilatéral. Les notes qui accompagnent chaque clause font partie intégrante de ces arrangements de réglementation et elles doivent être utilisées pour les interpréter et les appliquer ainsi que dans les négociations à leur sujet. Ces clauses types ont été ultérieurement approuvées par le Conseil en mai 1997 et envoyées aux États à titre d'orientation. La clause type sur les services d'escale est reproduite en appendice.

3. Étude des aspects liés à la sécurité

3.1 En octobre 1998, l'Assemblée (32^e session) est convenue que l'OACI devrait étudier les aspects sécurité des arrangements relatifs aux services d'escale, car la libéralisation de ces arrangements conduirait à l'arrivée dans ce domaine de nouvelles sociétés n'ayant aucune expérience de la culture de la sécurité de l'industrie du transport aérien. Suite aux mesures prises par le Conseil et par la Commission de navigation aérienne, l'étude qui est maintenant en cours (voir la lettre AN 12/1.1.7-00/10 du 28 janvier 2000) comprend:

- a) un examen des pratiques et de la réglementation des États relatives à la supervision de la prestation des services d'escale;
- b) un examen des divers types d'arrangements qui existent en matière de services d'escale ainsi que des mesures prises, et des éléments d'orientation élaborés à ce sujet par l'industrie et par des organisations internationales telles que l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI).

4. **Suite à donner par la Conférence**

4.1 La Conférence est invitée à prendre note des renseignements figurant dans la présente note et à examiner si les orientations de politique sur les services d’escale, qui figurent actuellement au § 24 du Doc. 9085 sont adéquates.

APPENDICE

CLAUSE TYPE SUR LES SERVICES D'ESCALE

Chaque Partie autorise le ou les transporteurs aériens de l'autre Partie/des autres Parties, au choix de chaque transporteur:

- a) à assurer leurs propres services d'escale;
- b) à assurer des services d'escale à un ou plusieurs autres transporteurs aériens;
- c) à se joindre à d'autres pour former un organisme fournisseur de services; et/ou
- d) à opérer une sélection parmi les fournisseurs de services concurrents.

NOTES

- 1) Les options énumérées ci-dessus doivent être utilisées conformément aux obligations internationales, aux éléments indicatifs de l'Annexe 9 (Facilitation) à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, aux *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), aux lois et règlements nationaux et en consultation avec l'exploitant aéroportuaire.
- 2) Un transporteur aérien doit être autorisé à choisir librement parmi les possibilités offertes et à combiner plusieurs options ou à modifier son choix, sauf s'il peut être démontré que cela n'est pas pratique et si cela est limité par les considérations de sécurité et de sûreté pertinentes et [à l'exception des services visés en a) ci-dessus] par le fait que le volume des opérations aéroportuaires peut être trop petit pour que des fournisseurs puissent se faire concurrence. À certains aéroports, le nombre de transporteurs aériens et les installations matérielles limitées ne permettront peut-être pas à tous les transporteurs d'assurer leurs propres services d'escale côté piste; en pareils cas, les transporteurs autorisés à le faire devraient être choisis selon des procédures objectives, transparentes et non discriminatoires, et plusieurs fournisseurs concurrentiels devraient être disponibles.
- 3) Il serait demandé aux Parties de toujours prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les prix soient raisonnablement basés sur les coûts et qu'un traitement juste et équitable soit accordé au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie/des autres Parties.
- 4) Selon leurs circonstances particulières, les États devraient envisager l'introduction graduelle et progressive des services d'escale que les transporteurs aériens assurent eux-mêmes et des fournisseurs multiples, en fonction, s'il y a lieu, de la taille de l'aéroport.