

# ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/C/M/84

27 septembre 2006

(06-4615)

---

Conseil du commerce des services

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE SESSION CONSACRÉE À L'EXAMEN PRESCRIT AU PARAGRAPHE 5 DE L'ANNEXE SUR LES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN TENUE LE 12 SEPTEMBRE 2006

### Note du Secrétariat<sup>1</sup>

1. Le 12 septembre 2006, le Conseil du commerce des services a tenu la première réunion consacrée au deuxième examen des services de transport aérien conformément au paragraphe 5 de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS. L'ordre du jour de la réunion figure dans le document WTO/AIR/2882.
2. Le Président, l'Ambassadeur Major (Hongrie), a rappelé que lors de la réunion du Conseil du commerce des services tenue en février 2006, les Membres étaient convenus que le deuxième examen serait conduit selon des modalités s'inspirant de la structure énoncée dans le document Job n° 2451 daté du 19 avril 2000. L'ordre du jour de la réunion, qui avait été distribué préalablement sous forme de projet, reflétait cette décision. Pour ce qui était du point B, certaines délégations avaient demandé qu'il ne soit traité qu'à la réunion suivante, la documentation que devait fournir le Secrétariat n'étant pas encore disponible dans son intégralité. Cette suggestion ne devait pas à ses yeux soulever de difficultés particulières, mais il avait néanmoins l'intention de donner aux délégations qui avaient une proposition à présenter au titre du point B la possibilité d'en faire une brève présentation. Le débat proprement dit sur ces propositions serait reporté à la prochaine réunion. Aucun point n'ayant été soulevé au titre des Autres questions, il a proposé que le Conseil adopte l'ordre du jour tel qu'il avait été distribué.
3. Le Conseil en est ainsi convenu.
4. Avant de passer au premier point de l'ordre du jour, le Président a donné la parole aux délégations qui souhaitaient faire une déclaration d'ordre général sur le deuxième examen des services de transport aérien.
5. Le représentant de l'Australie s'est réjoui de la possibilité de procéder à un nouvel examen de l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien et a remercié le Secrétariat pour le caractère détaillé du document de base intitulé "Évolution dans le secteur des transports aériens", publié sous la cote S/C/W/270, ainsi que le Président et ses prédécesseurs pour avoir accompagné les Membres jusqu'à la présente première réunion spécifique. Sa délégation souhaitait formuler quelques remarques d'ordre général avant d'exposer sa propre approche de l'examen. Premièrement, l'Australie jugeait important que les Membres fassent le point de l'évolution du secteur des transports aériens dans son ensemble, et attendait par conséquent avec intérêt la seconde partie du document du Secrétariat. Deuxièmement, sa délégation considérait que l'examen arrivait à un moment opportun, compte tenu des nombreuses évolutions constatées depuis la fin du premier exercice, dont notamment la volatilité du marché mondial et la diversité croissante des modèles commerciaux utilisés par les

---

<sup>1</sup> Le présent document a été établi par le Secrétariat sous sa propre responsabilité et sans préjudice des positions des Membres ni de leurs droits et obligations dans le cadre de l'OMC.

compagnies aériennes et par les autres acteurs de la branche d'activité. Ces évolutions s'étaient toutes produites dans un contexte de libéralisation continue et de concurrence croissante.

6. S'agissant des objectifs à atteindre, l'Australie tenait à faire en sorte que le deuxième examen produise des résultats concrets et offre aux Membres qui le souhaiteraient la possibilité de contracter des engagements concernant les services auxiliaires de transport aérien dans le cadre de l'AGCS. Le but de l'exercice était de faire le point des évolutions dans le secteur de l'aviation, tout en permettant aux Membres de préciser certains aspects de l'Annexe. Il ne s'agissait pas de négocier ou de prendre de nouveaux engagements concernant les services de transport aérien. De plus, l'Australie continuait de penser que le système fondé sur la réciprocité consacré dans les accords bilatéraux sur les services aériens et les systèmes NPF pouvaient coexister pour les différents éléments du secteur de l'aviation. Sa délégation formulerait quelques commentaires spécifiques sur le document du Secrétariat, mais pourrait revenir sur certaines questions lors de réunions ultérieures.

7. Pour ce qui était des questions soumises à la présente réunion, il a noté que le document de base du Secrétariat constatait, tout comme l'Australie, que les services auxiliaires avaient connu des transformations considérables depuis le dernier examen. S'agissant de la maintenance et de la réparation, l'harmonisation des normes à l'échelle mondiale avait fait des progrès spectaculaires au cours des cinq années écoulées. Quant à la vente et la commercialisation des services de transport aérien, le document du Secrétariat indiquait que la part croissante des ventes directes effectuées par les compagnies aériennes dans leurs modes de distribution s'était confirmée et amplifiée au cours de la période considérée, tout comme les circuits utilisés à cette fin s'étaient diversifiés. Le chiffre d'affaires mondial des agences de voyages en ligne avait été estimé à 55 milliards de dollars EU en 2004, contre seulement 35 milliards en 2002. Ces évolutions ouvraient des possibilités aux fournisseurs de services en même temps qu'elles les confrontaient à des défis.

8. L'Australie restait attachée à la prise en compte des questions relatives aux services d'escale dans le cadre de l'AGCS. Bien que l'approche adoptée à ce propos par l'Australie, entre autres Membres, lors du premier examen fût bien connue, sa délégation n'entendait pas revenir sur une question de pure définition - celle de savoir si les services d'escale relevaient ou ne relevaient pas de l'AGCS, et ce même si sa position antérieure n'avait pas évolué; elle préférerait considérer les options susceptibles d'apporter une certitude aux Membres et non pas de leur imposer un débat juridique. Il estimait que l'examen de l'Annexe était le cadre qui convenait à cette fin. Dans cet esprit, avec un certain nombre de coauteurs, l'Australie soumettrait avant la fin de la journée un document de la série Job au titre du point B de l'ordre du jour. L'intention n'était pas que le document soit étudié quant au fond à la présente réunion, ce qui serait prématuré; en fait, le document était présenté pour permettre aux Membres de consulter leurs capitales et d'éclairer le débat lors de la prochaine réunion, eu égard au fait que la question était d'importance et appelait un examen mesuré.

9. Par ailleurs, nombre d'autres questions importantes attendaient la deuxième réunion et la seconde partie du document du Secrétariat. L'Australie espérait que cette deuxième réunion puisse se tenir avant la fin de l'année, et si possible à la mi-décembre.

10. Le représentant des Communautés européennes s'est félicité que le Comité puisse entreprendre le deuxième examen à un moment opportun compte tenu de l'évolution du secteur. Sa délégation était très attachée au processus d'examen et s'efforcerait de faire en sorte qu'il soit conduit de la meilleure façon possible dans le cadre d'un débat approfondi et fructueux. Dans le "village planétaire" d'aujourd'hui, personne ne remettait en cause l'importance économique du secteur des transports aériens, en tant que tel comme en tant que facilitateur de la fourniture de tout un éventail d'autres services. Cette importance économique ne faisait que croître, et les activités comme les fournisseurs concernés ne cessaient de gagner en diversité et en complexité. Dans ce contexte, il était du devoir collectif des Membres de suivre attentivement l'évolution du secteur, afin: d'une part, de juger si le cadre réglementaire actuellement applicable aux services de transport aérien était le mieux

adapté vis-à-vis des modèles commerciaux d'aujourd'hui pour accompagner et encourager le processus nécessaire de libéralisation progressive qui était constaté dans un nombre croissant de Membres; et, de l'autre, de déterminer l'incidence de l'évolution du secteur sous l'angle du champ d'application de l'AGCS.

11. De l'avis de sa délégation, l'examen devait être à la fois complet et tourné vers l'avenir. Complet, parce que l'Annexe sur les transports aériens n'écartait aucune question de son champ et parce que de ce fait tous les aspects du secteur devaient être pris en compte; et prospectif, en raison de la rapidité de l'évolution et de l'innovation au sein du secteur. L'examen devait être, et rester, un instrument dynamique et souple, que les Membres puissent adapter aux circonstances à tout moment.

12. L'intervenant a ensuite remercié le Secrétariat pour tous les efforts qu'il avait déployés et pour la haute tenue du document de base publié sous la cote S/C/W/270. Il attendait avec intérêt de prendre connaissance des travaux supplémentaires que le Secrétariat, à ce qu'il croyait savoir, menait actuellement sur la question des droits de trafic. Dès que sa délégation aurait reçu et examiné l'ensemble de la documentation du Secrétariat, les CE et leurs États membres prépareraient une proposition exposant en détail la position européenne sur les différents aspects du secteur des services de transport aérien. Entre-temps, sa délégation participerait activement au débat sur certains aspects particuliers, tels que les services d'escale et les services de gestion aéroportuaire.

13. La représentante de la Nouvelle-Zélande a rappelé le rôle essentiel que le secteur des transports aériens jouait dans une économie géographiquement isolée comme celle de la Nouvelle-Zélande et pour son industrie touristique. Elle partageait les vues exprimées par les représentants de l'Australie et des Communautés européennes au sujet de l'examen, et notait que le processus avait pour objet de permettre aux Membres de dresser un tableau complet de l'évolution du secteur ainsi que du fonctionnement de l'Annexe, afin notamment d'en préciser le champ d'application pour les services auxiliaires. Elle a dit que la note publiée par le Secrétariat sous la cote S/C/W/270 constituait une excellente synthèse des transformations intervenues récemment dans certains volets des services de transport aérien, et s'est déclarée satisfaite de la façon dont le Secrétariat avait fait usage de la base de données de l'OACI relative aux accords bilatéraux sur les services aériens. À cet égard, toutefois, elle a fait constater que la base de données souffrait de certaines lacunes, et a souligné combien il importait que les Membres enregistrent leurs accords bilatéraux auprès de l'OACI. Elle a en outre accueilli avec satisfaction la compilation de la documentation produite par le Secrétariat pour le premier examen.

14. Remerciant le Secrétariat pour la note figurant dans le document S/C/W/270, le représentant de la Suisse a dit qu'elle offrait une excellente base au débat et que c'était là un nouveau document de haute qualité qui appelait des félicitations. Il s'est réjoui de la compilation de la documentation produite pour le premier examen, ajoutant que ces deux documents faciliteraient la tâche qui incombait au Conseil en vertu des dispositions du paragraphe 5 de l'Annexe sur les transports aériens, à savoir examiner périodiquement l'évolution de la situation dans le secteur. Grâce au mandat ainsi confié au Conseil, le secteur de l'aviation était sans doute l'un des mieux étudiés et des mieux documentés des nombreux secteurs de services. Sa délégation n'avait pas encore achevé l'analyse du document du Secrétariat, sur lequel elle pourrait revenir à un stade ultérieur.

15. À titre de remarques d'ordre général, l'intervenant a dit que la note du Secrétariat décrivait l'importance du poids économique du secteur de l'aviation et de sa place stratégique: il générerait 2,4 pour cent du PIB mondial, près de 30 millions d'emplois en dépendaient, 2 milliards de passagers étaient transportés chaque année, 40 pour cent des touristes internationaux voyageaient par avion, et 40 pour cent de la valeur des exportations internationales de marchandises étaient tributaires du transport aérien. L'industrie manufacturière et le tourisme - deux secteurs clés pour les pays en développement comme pour les pays développés - dépendaient directement des services de transport aérien. Sur un plan général, l'implantation de toute activité internationale commerciale ou industrielle

ou de toute industrie touristique dépendait directement de l'accès à ces services. Tous ces chiffres offraient autant de bonnes raisons pour que le Conseil apporte la plus grande attention à l'examen. En ce qui concernait la Suisse, son économie était globalement consommateur et fournisseur de services de transport aérien, notamment dans les domaines des services d'escale et des services de gestion aéroportuaire ainsi que des services de réparation et de maintenance des aéronefs.

16. De plus, la délégation suisse attendait avec intérêt de prendre connaissance de la seconde partie du document du Secrétariat, qui traiterait des "droits essentiels", et a invité les Membres à en faire le meilleur usage, afin de préparer ainsi la voie à une bonne exécution de la seconde partie du mandat prescrit au paragraphe 5 de l'Annexe, à savoir "envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'Accord dans ce domaine". Il a répété que l'examen était le cadre approprié à un débat sur les questions touchant au champ d'application de l'Annexe sur les transports aériens.

17. Le représentant de la Chine a remercié le Secrétariat pour la note publiée sous la cote S/C/W/270, qui offrait une bonne base pour qu'un débat de fond puisse s'engager dans le cadre du deuxième examen. Outre qu'il fournissait une information relative à l'évolution de la situation sur les plans économique et réglementaire dans les domaines de la maintenance et de la réparation des aéronefs, des SIR et de la vente et de la commercialisation, sous-secteurs explicitement couverts par l'Annexe sur les transports aériens, le document portait aussi sur les sous-secteurs du franchisage, des services auxiliaires de tous les modes de transport fournis dans le cadre des transports aériens, de la location, des services de traiteur, des services de ravitaillement, des services de gestion aéroportuaire et des services de contrôle du trafic aérien. Les Membres étaient par conséquent en mesure de passer en revue, quant au fond, l'évolution de la situation dans les services de transport aérien.

18. L'intervenant a ensuite formulé des observations sur les aspects statistiques du document S/C/W/270. Deux problèmes principaux se posaient actuellement en ce qui concernait les données relatives aussi bien au secteur des transports aériens qu'à d'autres secteurs de services. Le premier tenait à certaines différences manifestes entre les normes statistiques appliquées dans l'annuaire de statistiques du FMI sur les balances de paiement et la définition du commerce international des services qui figurait dans l'AGCS; et le second à la disponibilité des données. Cela concernait non seulement les éléments actuellement présents dans la balance des paiements sous la rubrique des transports aériens (passagers, fret et autres) pour lesquels aucune donnée n'était disponible pour un certain nombre de Membres, mais aussi les données relatives à des sous-secteurs comme les services d'escale ou les services de gestion aéroportuaire, qui faisaient également défaut. Il en résultait un tableau incomplet du secteur des transports aériens dans le monde. Le premier de ces problèmes était en voie d'être résolu par une coordination entre l'OMC et les organisations internationales concernées, mais le second, qui nuisait à une compréhension approfondie et précise des sous-secteurs en question, appelait une coopération entre les Membres et le Secrétariat.

19. Le Secrétariat, a-t-il noté, avait dû recourir à des sources publiques pour rassembler les données nécessaires à l'élaboration du document S/C/W/270 et il était inévitable que certaines des informations puisées à ces sources fussent parfois inexactes. Il était par conséquent primordial de trouver les bonnes sources pour obtenir les bonnes données. Sa délégation estimait que la coopération entre les Membres et le Secrétariat à cet égard était très importante et très utile, et que, pour sa part, elle indiquerait au Secrétariat les sources d'information pertinentes pour ce qui était du secteur des services aériens en Chine. Sa délégation était également intéressée par la suggestion formulée par le Secrétariat au paragraphe 9, page 2, du document S/C/W/270, quant à la mise en place d'un processus de collecte plus systématique fondé sur un questionnaire qui serait adressé à chaque Membre, comme cela avait été fait pour les télécommunications et les transports maritimes.

20. Il a ensuite rectifié une information figurant au paragraphe 483, où il était dit qu'Airways New Zealand avait commencé à fournir des services de navigation à la Chine en 2004. C'était inexact, car à ce jour aucun prestataire étranger de services de contrôle aérien n'avait fourni de services de

navigation à la Chine. En outre, la "note" figurant au bas du tableau 4, page 13, où il était dit que "Les noms des pays/territoires ont été tirés directement des sites Web, de la FAA et de l'EASA; ils n'ont aucune incidence juridique aux fins de l'OMC" pouvait induire en erreur et s'écarterait fondamentalement de la pratique habituelle de l'OMC. Aussi devrait-elle être supprimée.

21. La représentante des États-Unis a exprimé la satisfaction de sa délégation devant les efforts du Secrétariat. L'étude détaillée des tendances, évolutions et problématiques récentes dans plusieurs secteurs des services de transport aérien fournissait une abondante matière pour le début de l'examen. Le Secrétariat avait rassemblé et structuré une masse énorme de données techniques à jour, dont certaines pourraient simplement ne pas exister ailleurs ou sous une telle forme consolidée.

22. Comme cela avait été le cas au cours du premier examen, les États-Unis entendaient participer pleinement aux discussions et s'attendaient à un fructueux échange d'informations et de vues avec les autres Membres. L'intervenante partageait également la ferme conviction de sa délégation que l'examen devrait débiter, ainsi que le mandat le précisait, par un débat approfondi sur l'évolution de la situation dans le secteur des services de transport aérien, à la lumière de la documentation du Secrétariat et des informations communiquées par les Membres.

23. S'agissant de l'organisation des travaux, les États-Unis estimaient que le Conseil devrait se pencher sur l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens et sur le fonctionnement de l'Annexe avant d'envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'AGCS dans ce secteur. Bien qu'elle eût noté que certains Membres avaient dit qu'ils soumettraient des propositions visant à modifier l'Annexe, l'intervenante estimait prématuré de prendre ces propositions en considération à ce stade du processus d'examen. Pour autant qu'elles existent, les raisons de modifier la portée de l'Annexe et les exclusions déjà négociées devaient découler d'un examen complet et objectif des évolutions sous-jacentes et des questions connexes. La délégation américaine entendait réserver sa position sur toute proposition de cette nature jusqu'à ce que le processus d'examen en arrive au stade approprié.

24. Quant aux changements intervenus dans le secteur, au début du premier examen, sa délégation avait déclaré sans réserve que les cinq années précédemment écoulées avaient vu une libéralisation du secteur plus vaste que toute autre période comparable de l'histoire du transport aérien. Au cours de cette période, c'est-à-dire de 1993 à 1998, les accords de type "ciel ouvert" étaient devenus l'instrument type utilisé par les États-Unis aux fins de l'échange des droits de trafic au plan international pour les services, réguliers et non réguliers, de passagers et de marchandises, et ces accords avaient aussi établi une nouvelle norme permettant de mieux imposer les pratiques commerciales favorables à la concurrence dans les volets auxiliaires du transport aérien tels que les services de vente et de commercialisation, les services d'escale, les services de transport multimodal et les services de systèmes informatisés de réservation. L'ouverture des itinéraires et des points d'entrée aux services internationaux et les dispositions libérales prises en matière de partage de codes, notamment le partage de codes avec des pays tiers, ont, par un élargissement considérable de l'espace d'activité, permis aux compagnies aériennes de transformer leurs réseaux. C'est pourquoi, sur les itinéraires transatlantiques en particulier, de nouvelles formes de concurrence fondées sur des alliances avaient vu le jour - avec une explosion du trafic, une augmentation spectaculaire du nombre de couples de villes et une baisse sensible de la moyenne des tarifs.

25. Pour les États-Unis, la période postérieure avait été tout aussi riche en transformations et presque aussi fructueuse. Le pays comptait actuellement 78 partenaires dans le cadre d'accords "ciel ouvert", parmi lesquels des partenaires commerciaux aussi importants que le Canada, l'Inde et, de plus fraîche date, le Koweït. L'intervenante a également fait observer que des accords de ciel ouvert continuaient de se conclure entre des pays autres que les États-Unis, et que cette nouvelle tendance, déjà constatée lors du premier examen, semblait se confirmer aujourd'hui. Elle a indiqué par ailleurs que les nombreux pays partenaires des États-Unis dans le cadre d'accords bilatéraux de ciel ouvert,

représentatifs de presque toutes les régions géographiques et stades de développement économique, avaient par la suite introduit des politiques fondées sur l'ouverture du ciel dans l'ensemble de leurs relations internationales en matière de transport aérien. Elle espérait que ces Membres feraient part de leurs visions et de leurs expériences au cours de l'examen.

26. Malgré la constance de ces résultats sur le plan bilatéral, l'intérêt de sa délégation demeurait axé sur ce que pourrait apporter une extension des principes de ciel ouvert à un régime plurilatéral ou multilatéral. L'accord le plus important pour les États-Unis à cet égard restait l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (MALIAT), qui, conclu en 2000, avait vu depuis le premier examen l'adhésion de trois nouveaux signataires et l'adjonction d'un protocole portant exclusivement sur le fret qui donnait aux pays non signataires la possibilité de bénéficier des dispositions de l'Accord pour ce qui était seulement du transport des marchandises. S'agissant de l'avenir, le souci premier des États-Unis avait été durant un temps la négociation et la conclusion de la première phase d'un accord sur les services aériens avec l'Union européenne. Comme on l'avait largement fait savoir, les États-Unis et l'UE et ses États membres étaient parvenus à s'entendre sur un projet de texte en novembre 2005. Les États-Unis restaient déterminés à ce que la première phase de cet accord avec l'UE puisse être mise en œuvre avant la fin 2006.

27. La délégation américaine continuait de penser que l'exclusion presque totale des services de transport aérien du champ d'application de l'AGCS avait relevé d'une approche clairvoyante et avait contribué à la libéralisation en cours des accords sur les transports aériens grâce à des accords portant spécifiquement sur les services aériens et l'action menée dans le même sens par l'OACI et de nombreuses instances régionales. C'était aussi vrai des droits de trafic et des services aériens auxiliaires qui s'y rattachent directement. Elle attendait avec intérêt la discussion sur les évolutions récentes pour voir si et dans quelle mesure cette analyse demeurait valable et était partagée par d'autres Membres.

28. La représentante de Cuba a dit que sa délégation reviendrait sur la note du Secrétariat publiée sous la cote S/C/W/270, dont ses autorités n'avaient pas encore achevé l'étude. Elle était d'accord pour que le débat sur le point B de l'ordre du jour soit ajourné jusqu'à ce que l'ensemble de la documentation du Secrétariat soit prête, et a souligné que celle-ci devrait être mise à la disposition des Membres dans les trois langues officielles, ce afin de faciliter les échanges de vues et la participation des experts.

29. Pour le représentant de la Norvège, le document S/C/W/270 représentait une base très solide pour la conduite de l'examen. Il a souligné toute l'importance que les services de transport aérien revêtaient pour son pays, une économie géographiquement éloignée et se situant aux limites de l'Europe, ainsi que celle du processus d'examen; aussi engageait-il les Membres à faire un bon usage du mandat prescrit dans l'Annexe sur les transports aériens et à procéder à un examen complet, afin de pouvoir améliorer la clarté de cette Annexe et l'adapter à l'évolution de la situation dans le secteur. Il appuyait la proposition de l'Australie visant à ce que la prochaine réunion consacrée à l'examen se tienne à la mi-décembre.

30. Le représentant de la Corée a remercié le Secrétariat pour la haute qualité de sa note et dit qu'il était impatient de recevoir le reste de la documentation. La Corée estimait que l'objectif majeur du deuxième examen était de parvenir à une compréhension claire de la définition et du champ d'application de l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien, en ce qui concernait notamment la réparation et la maintenance, la vente et la commercialisation et les systèmes informatisés de réservation, compte tenu de la rapidité de l'évolution technologique et des transformations de l'environnement commercial intervenues dans ces domaines. Cependant, sa délégation demeurait prudente quant à une éventuelle extension du champ d'application de l'Annexe à certains secteurs litigieux tels que les services d'escale, les services de gestion aéroportuaire et les

services de contrôle du trafic. Toute modification ou tout élargissement de l'Annexe, a-t-il précisé, exigerait l'adhésion de tous les Membres.

31. Le représentant du Japon a exprimé sa gratitude au Secrétariat pour le document S/C/W/270 et dit qu'il attendait avec intérêt d'en recevoir la seconde partie. L'examen devait être mené à la lumière d'une information détaillée et objective, du type de celle contenue dans le document du Secrétariat, et sans préjuger de ses résultats. Il a ajouté qu'à son sens le document S/C/W/270 pouvait solidement appuyer un débat fructueux. Par ailleurs, sa délégation était d'avis que le régime international actuel du secteur des transports aériens, qui reposait sur des accords bilatéraux relatifs aux services aériens, fonctionnait tout à fait bien, et que dans la conduite de l'examen il pouvait être très utile de prendre en compte cet aspect des choses pour parvenir à un échange de vues constructif sur le fond de la question. Il a ajouté enfin que le Japon accordait au processus d'examen toute l'importance qu'il méritait.

32. Le Président a dit que le Conseil prendrait note des déclarations faites.

#### A. ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR

33. Le Président a indiqué que, dans le souci de faciliter aux Membres l'examen de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat avait préparé un document de base, portant les cotes S/C/W/270, Corrigendum 1 (en anglais seulement) et Corrigendum 2. De plus, ainsi que le Conseil en était convenu en septembre 2005, le Secrétariat avait aussi republié, sous la forme d'une brochure bleue, la documentation produite en vue du premier examen (document S/C/W/163 et addenda). Cette documentation conservait un degré élevé de pertinence pour le deuxième examen, et le document S/C/W/270 contenait un certain nombre de renvois aux parties pertinentes de la brochure. Il a ensuite demandé à un représentant du Secrétariat de présenter brièvement la documentation.

34. En guise d'introduction, le représentant du Secrétariat a dit que si la structure du document S/C/W/270 se passait d'explications, il tenait toutefois à bien en préciser l'optique. Le Secrétariat s'était efforcé de rassembler sur le secteur une information de base aussi détaillée que possible en ayant recours à des sources de diverses natures - parmi lesquelles d'autres organisations internationales, la presse spécialisée, les associations professionnelles et les opérateurs. Cette approche avait eu l'avantage d'offrir un tableau très fouillé; l'inconvénient, toutefois, avait été l'impossibilité de vérifier si cette information était toujours exacte et complète et la nécessité, dans certains cas, de s'en remettre à une terminologie qui n'était pas conforme à celle en vigueur à l'OMC. Puisqu'une grande partie de l'information dont le Secrétariat n'avait pas été en mesure de vérifier l'exactitude concernait les Membres et leurs opérateurs, il demandait aux délégations qui avaient relevé des erreurs factuelles dans le document S/C/W/270 d'en faire part au Secrétariat oralement et si possible aussi par écrit, afin que ce dernier puisse publier à la fin de l'exercice un document soigneusement révisé auquel on pourrait se reporter à l'avenir.

### 1. Réparation et maintenance des aéronefs

35. le Président a ouvert le débat sur les différents sous-secteurs par la réparation et la maintenance des aéronefs. Les passages correspondants du document S/C/W/270 étaient les paragraphes 16 à 71.

36. Le représentant des États-Unis a noté qu'à la page 14 du document S/C/W/270, le Secrétariat avait dit que la principale raison pour laquelle la maintenance en ligne avait été exclue du champ d'application de l'AGCS était apparemment que cette maintenance s'effectuait généralement à l'interne, alors qu'elle était aujourd'hui de plus en plus souvent assurée de manière indépendante pour le compte de tiers. Il souhaitait savoir si le Secrétariat disposait d'une quelconque documentation à

l'appui de cette affirmation. Les États-Unis se penchaient eux-mêmes sur cette question et aimeraient bien connaître les vues des autres Membres à ce propos.

37. L'intervenant a ensuite fait observer qu'à la page 22, il était dit que les activités auto-imposées de l'IATA en matière de sécurité n'étaient peut-être pas visées par l'AGCS parce qu'elles étaient conduites sans un mandat officiel des pouvoirs publics. Il tenait à recommander la plus grande prudence dans l'attribution au champ d'application de l'AGCS de toute activité liée à la réglementation relative à la sécurité dans le secteur du transport aérien, compte tenu des exceptions clairement définies à l'article XIV de l'Accord et de l'importance primordiale que revêtaient les pratiques et les réglementations officielles rigoureuses en matière de sécurité dans ce domaine. Il a en outre souligné que la prépondérance des activités d'audit de sécurité de l'IATA décrites plus loin dans la même section du document ne présentait pas de lien tangible avec les services de maintenance et de réparation en base, ce qui ajoutait aux raisons de douter de la possibilité que ces activités puissent être visées par l'AGCS.

38. Notant qu'il était dit au paragraphe 7 du document S/C/W/270 que le Secrétariat était prêt à produire des documents plus spécifiques sur toute question présentant un intérêt pour les Membres, le représentant du Canada a demandé une information plus complète sur la fourniture des services de maintenance selon le mode 1; en effet, le recours à ce mode pour un certain nombre de services, comme le diagnostic à distance, était aujourd'hui techniquement possible.

39. Le représentant de l'Australie a indiqué que ses autorités étudiaient toujours le thème de discussion possible énoncé dans l'encadré situé à la fin du paragraphe 36, où il était proposé que les Membres réévaluent l'opportunité d'exclure la maintenance en ligne du champ d'application de l'AGCS, étant donné l'émergence d'un marché de la maintenance en ligne pour compte de tiers. Il a ajouté qu'il serait prématuré d'aborder cette question au titre du point A de l'ordre du jour. Il a fait observer ensuite que la concurrence internationale dans le domaine de la réparation et de la maintenance avait généré des gains d'efficacité considérables dans le secteur du transport aérien, et que cette même concurrence avait par ailleurs conduit les compagnies aériennes à accroître l'efficacité de leurs services de maintenance à l'interne. Ces gains d'efficacité s'étaient traduits par une réduction des coûts, qui avait été répercutée en grande partie sur le consommateur sous la forme d'une baisse des prix. L'intervenant a enfin fait remarquer que la mention d'une réduction "radicale" de la capacité de maintenance à l'interne de Qantas était sans doute excessive et a dit qu'il fournirait au Secrétariat des informations plus précises à ce sujet.

40. Le représentant du Costa Rica a fait observer que si le document S/C/W/270 renseignait sur l'évolution récente de la situation dans le secteur de la réparation et de la maintenance, il aurait été utile qu'il donne plus de détails sur les obstacles qui prévalaient dans ce secteur. Le Costa Rica en avait identifié certains, qui continuaient apparemment de sévir. Parmi ceux-ci, on pouvait citer: les prescriptions qui limitaient l'entrée et la sortie temporaires du personnel technique spécialisé; les approbations requises pour l'exploitation d'une entreprise de maintenance sous réserve de l'exécution d'exams de besoins économiques; les exigences de passation de marchés avec des entreprises locales comme condition préalable des activités exercées à partir de l'étranger; les frais administratifs disproportionnés imposés pour les agréments nécessaires à la prestation de services sur le territoire de certains Membres; et les mesures discriminatoires à l'égard des fournisseurs étrangers cherchant à offrir des services de réparation d'aéronefs immatriculés dans le pays. La délégation costa-ricaine était d'avis qu'il serait intéressant que le Secrétariat apporte plus d'informations sur ces obstacles, qui entravaient la croissance du secteur et l'arrivée sur le marché des fournisseurs de nombreux pays, dont le Costa Rica. L'intervenant appuyait la suggestion du Canada tendant à ce que davantage de renseignements soient fournis au sujet du mode 1, dans lequel son pays voyait une source de nouvelles possibilités commerciales.

41. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a dit que les recettes de maintenance d'Air New Zealand avaient effectivement reculé, comme le Secrétariat l'indiquait au paragraphe 27. Air New Zealand continuait néanmoins à trouver un intérêt à exporter des services dans le secteur, en dépit du taux de change élevé du dollar néo-zélandais et d'une concurrence vive. Le renouvellement de la flotte avait également contribué à réduire les besoins de maintenance de la compagnie.

42. S'agissant de la remarque formulée par la délégation australienne à propos du thème de discussion proposé dans l'encadré situé à la fin du paragraphe 36, le représentant des États-Unis est convenu qu'il serait préférable de traiter la question à une date ultérieure et a indiqué que sa délégation rechercherait les raisons de l'exclusion des services de maintenance du champ d'application de l'AGCS avant d'intervenir de nouveau sur ce sujet.

43. Le représentant de la Suisse a dit que le document S/C/W/270 offrait de précieux exemples et démonstrations d'activités commerciales menées dans le secteur des services de transport aérien, et notamment dans celui des services de réparation et de maintenance des aéronefs, selon différents modes de fourniture, dont le mode 1.

44. Le Président a dit que le Conseil prendrait note des déclarations faites.

## **2. Services de systèmes informatisés de réservation (SIR)**

45. Le Président a rappelé que les éléments concernant ce sous-secteur figuraient aux paragraphes 72 à 180 du document S/C/W/270.

46. Le représentant des États-Unis a indiqué qu'il voulait ajouter deux détails à ce que le Secrétariat disait au sujet de la déréglementation des services SIR intervenue dans son pays en 2004. Tout d'abord, dans leur décision de supprimer les règles relatives aux SIR, les États-Unis avaient tenu compte des nombreux accords bilatéraux relatifs aux services aériens qui comportaient des annexes portant sur les SIR. Aussi la nouvelle politique américaine à cet égard était-elle de ne plus prévoir d'annexes relatives aux SIR dans les accords bilatéraux, et de proposer leur suppression des textes où elles figuraient encore.

47. D'autre part, l'intervenant jugeait utile d'expliquer les raisons qui avaient conduit à réglementer l'activité des SIR au départ, celles-ci n'étant pas sans rapport avec les questions de classification évoquées dans le document S/C/W/270. Lorsque les règles relatives aux SIR avaient été instituées, chacun des systèmes était détenu ou contrôlé par une ou plusieurs compagnies ou compagnies affiliées, les compagnies étaient largement tributaires des agences de voyages pour la distribution, ces dernières utilisaient tel ou tel système pour rechercher les diverses options en matière de services aériens et pour effectuer leurs réservations, et chaque agence de voyages avait principalement recours à un seul système pour réaliser ces tâches. Par conséquent, les systèmes n'avaient pas besoin d'entrer en concurrence sur le marché des compagnies participantes. Les compagnies qui contrôlaient les systèmes avaient motifs et moyens de s'en servir pour porter atteinte à la position concurrentielle des compagnies aériennes non propriétaires et pour fournir aux agences de voyages des renseignements sur les services des compagnies aériennes privilégiant indûment les services exploités par les compagnies propriétaires. Les forces de la concurrence n'intervenaient pas pour réguler les prix et les conditions offerts aux compagnies participantes. Même si les règles en vigueur aux États-Unis étaient abondamment décrites dans le document S/C/W/270, il ne lui paraissait pas inutile d'ajouter que le Département américain des transports (DOT) avait adopté la plupart de ces règles de sa propre autorité afin de lutter contre les méthodes de concurrence déloyale dans la vente des services de transport aérien, et que cette autorité l'avait habilité à interdire les pratiques qui violaient les lois et les principes antitrust; toutefois, en adoptant les règles interdisant les préférences en matière d'affichage, le DOT s'était également appuyé sur son autorité pour s'opposer aux pratiques déloyales et de nature à induire en erreur dans la commercialisation des services de transport aérien.

Si le DOT avait présidé à la suppression des règles relatives aux SIR, il avait cependant continué d'user de son autorité pour s'attaquer aux pratiques anticoncurrentielles et déloyales dans la vente et la commercialisation des services de transport aérien.

48. Pour ce qui avait trait aux questions de classification, la position des États-Unis était que, même dans la définition qui en était donnée dans le cadre de l'AGCS, les services SIR ne pouvaient dûment se rapporter qu'à ce que le Secrétariat avait appelé par ailleurs les "SIR traditionnels". Cette portée limitée avait été voulue par les rédacteurs lors des négociations du Cycle d'Uruguay. La distinction était d'importance, compte tenu en outre du fait que les services SIR étaient réglementés sur de nombreux marchés, comme ils l'avaient été aux États-Unis, ce contrairement à l'espace commercial non réglementé dans lequel les agences de voyages et les sociétés des TI participant à la distribution des billets de compagnies aériennes opéraient le plus souvent à l'heure actuelle.

49. À l'époque des négociations du Cycle d'Uruguay, comme c'était le cas aujourd'hui, il était bien connu que les SIR étaient l'affaire d'un nombre très limité de vendeurs mondiaux - quatre en fait - et de quelques vendeurs régionaux. Ces vendeurs avaient été recensés en détail dans les documents de base fournis par le Secrétariat pour les deux examens. Il y avait lieu de noter à ce propos que durant toute la période où les services SIR avaient été réglementés aux États-Unis, soit de 1984 à 2004, aucun nouveau serveur de systèmes n'était arrivé sur le marché américain. Les SIR avaient eu leur origine dans les systèmes de réservation internes des compagnies aériennes, avant d'être constitués en sociétés distinctes, pour que finalement, dans la plupart des cas, les sociétés mères et les sociétés participantes se dessaisissent de leur participation. C'est la position de force qu'ils auraient pu acquérir sur le marché, en tant qu'entités totalement détenues et contrôlées par les sociétés mères et des sociétés participantes, qui avait créé les conditions au regard desquelles le DOT et les autres instances de l'aéronautique avaient décidé d'en réglementer l'activité. Il n'était pas établi que ces conditions prévalaient parmi les nouveaux entrants globaux ou les autres sociétés fournissant des services de cybernétique de détail et des services interentreprises qui apparaissaient sur le marché de la distribution, et il n'était pas davantage prouvé que les services fournis par ces entités fussent fonctionnellement équivalents à ceux assurés par les SIR.

50. Le représentant de la Norvège a appelé l'attention sur une omission au paragraphe 111 de la note du Secrétariat. Il a indiqué que la Norvège, et peut-être aussi l'Islande, ne figuraient pas sur la liste des pays ayant adopté le Code de conduite de l'OACI sur les SIR ou disposant d'une réglementation nationale se conformant à ce Code. En fait, la Norvège avait adopté le Code de conduite de la CEAC pour les SIR dans le cadre de l'Espace économique européen.

51. Au sujet des thèmes de discussion possibles figurant à la fin du paragraphe 177, et notamment en ce qui concerne le deuxième volet de l'alternative qui y était proposé, à savoir que les fournisseurs de réservations en ligne soient considérés comme une forme électronique d'agences de voyages, le représentant de la Corée a demandé si l'on visait là les agences de voyages faisant partie du secteur du tourisme et fournissant des services selon le mode 1. L'activité de la plupart de ces fournisseurs en ligne ne se limitait pas au transport aérien et couvrait également les hôtels, la location de véhicules et d'autres modes de transport. Il se demandait par conséquent comment ces activités seraient traitées du point de vue de la classification.

52. Le représentant des Communautés européennes a noté que l'évolution de la situation dans les CE avait été décrite avec fidélité aux paragraphes 140 à 146, et que cette situation était très semblable à celle des États-Unis. Les codes de conduite sur les SIR avaient été adoptés dans l'UE pour les mêmes raisons que celles exposées par le représentant américain, mais des changements intervenus sur le marché, et singulièrement le développement de la vente directe par les compagnies aériennes, notamment par les transporteurs à bas prix, avaient considérablement réduit l'importance des règles s'appliquant aux SIR.

53. S'agissant de la possibilité pour les SIR d'englober le domaine des marchandises, à laquelle les paragraphes 78 et 178 faisaient allusion, le représentant du Canada a noté que, bien que souple, la définition des SIR n'était pas assez ample pour couvrir les marchandises parce que les "tarifs et les règles de tarification" qui y étaient mentionnés se rapportaient à des aspects qui s'appliquaient aux personnes et non pas aux choses. Les personnes étaient transportées à des "tarifs" et selon des "règles de tarification" correspondantes, alors que les choses l'étaient à des "taux" exprimés en unités divisibles, telles que les unités de poids ou de volume. Quant aux thèmes de discussion proposés à la fin du paragraphe 177, le représentant du Canada appuyait la seconde option, à savoir que les fournisseurs en ligne soient considérés comme une forme électronique des agences de voyages, notamment en raison de l'importance de la notion de neutralité technologique.

54. Un représentant du Secrétariat a expliqué brièvement que l'objet du document S/C/W/270 était de décrire la formidable évolution constatée ces cinq dernières années dans le secteur de la distribution des billets de compagnies aériennes, et qu'il appartenait naturellement aux Membres de décider si cette évolution justifiait un réexamen de la classification figurant dans l'Annexe. En réponse à l'interrogation de la délégation coréenne au sujet de la classification des activités des fournisseurs en ligne ne relevant pas des transports aériens, il a fait observer que les "SIR traditionnels" vendaient eux aussi de plus en plus souvent des voyages hors du domaine des transports aériens, ce qui posait un autre problème de classification.

55. Souhaitant revenir sur les thèmes de discussion proposés à la fin du paragraphe 177, le représentant de la Corée s'est dit préoccupé à l'idée que tout élargissement de la définition des SIR puisse entraîner un élargissement des exceptions de l'obligation NPF inscrites sous cette rubrique. Aussi la Corée n'était-elle pas convaincue que la question puisse être réglée au moyen de rectifications techniques et estimait que des compensations pourraient bien être nécessaires.

56. Le représentant des États-Unis a fait remarquer que les évolutions récentes dans le secteur avaient surtout consisté en l'arrivée de nouveaux fournisseurs dans diverses activités à valeur ajoutée se situant hors du champ de ce que les autorités aéronautiques avaient réglementé jusqu'ici en tant que SIR. L'apparition de ces fournisseurs pourrait soulever des problèmes de classification certes, mais qui ne seraient pas des problèmes de classification concernant le transport aérien en soi, vu que ces fournisseurs pourraient être de nouvelles formes d'agences de voyages ou de services liés à l'informatique. Il faisait sienne l'intervention du Canada sur les agences de voyages et la neutralité technologique. Il a en outre fait observer que si les États-Unis n'avaient pas souscrit d'engagement concernant les SIR au cours du Cycle d'Uruguay parce qu'à l'époque ils négociaient des annexes consacrées aux SIR dans le cadre de leurs accords bilatéraux sur les services aériens, il était manifeste que les Membres qui souscrivaient des engagements et inscrivaient des exemptions NPF concernant les SIR le faisaient dans l'optique étroite des SIR traditionnels et non pas dans celle d'un éventail plus large de services. L'absence de mention des agences de voyages dans la définition que l'AGCS donnait des SIR ne devait pas nécessairement traduire un problème de classification, car la clarté du libellé de l'Annexe, tant dans la prise en compte des "SIR" que dans leur définition, ne laissait pas de doute quant au fait que seuls les SIR traditionnels étaient visés. Les nouvelles entités décrites par le Secrétariat n'opéraient pas nécessairement dans le domaine des services aériens. Les autorités aéronautiques américaines avaient étudié la question en profondeur à l'occasion de leur dernière promulgation de règles et étaient parvenues à la conclusion que même si elles avaient décidé de conserver les règles relatives aux SIR, il n'y aurait pas eu motif de les étendre aux agences de voyages en ligne. De surcroît, en tant qu'instance aéronautique, le DOT n'était pas habilité à réglementer les activités des fournisseurs de SIR classiques ne relevant pas du transport aérien. Par voie de conséquence, ces activités n'étaient pas visées par une définition du transport aérien.

57. Le Président a dit que le Conseil prendrait note des déclarations faites.

### **3. Vente et commercialisation des services de transport aérien**

58. Le Président a rappelé que la partie du document S/C/W/270 traitant de la vente et de la commercialisation des services de transport aérien était les paragraphes 182 à 226.

59. Le représentant des États-Unis a considéré que, comme pour les SIR, la définition de la vente et de la commercialisation figurant dans l'Annexe couvrait une gamme d'activité plus restreinte que ce que donnait à penser la documentation préparée pour l'examen. Plus précisément, la définition cherchait à suivre de près les dispositions relatives à la vente et à la commercialisation que l'on trouvait de manière classique dans les accords types relatifs aux services aériens. Ces dispositions, comme le disait clairement la définition de l'Annexe, habilitaient le transporteur aérien à vendre et à commercialiser ses propres services de transport aérien. Sur le plan pratique, cela entraînait le droit d'ouvrir et d'exploiter des bureaux de représentation, de mener des activités de commercialisation et de promotion et de vendre des billets au public. Les États-Unis ne pensaient pas nécessairement pour autant que les évolutions en cours décrites dans la documentation ne posaient pas un problème pressant de classification. Dans l'Annexe comme dans les accords relatifs aux services aériens, la définition de la vente et de la commercialisation s'articulait autour d'un droit étendu conféré au transporteur de vendre et de commercialiser ses propres services de transport. Elle ne précisait pas, et n'avait pas besoin de le faire, les moyens spécifiques à utiliser - bureaux de représentation ou guichet du transporteur ou de ses partenaires dans le cadre d'alliances, agents généraux de vente, centres d'appel ou Internet. Inversement, les activités connexes liées à la production et à la distribution proprement dite des billets et à la publication des horaires pourraient ne pas devoir être considérées du tout comme des services aériens. Par exemple, les services de règlement et de compensation, dans la mesure où ils étaient assurés sur une base commerciale, pourraient de préférence être considérés comme des services d'information spécialisés ou des services liés à l'informatique, ou encore éventuellement comme des services financiers, mais ils n'étaient soumis à aucune réglementation applicable aux services aériens de la part des autorités aéronautiques.

60. Le Président a dit que le Conseil prendrait note des déclarations faites.

### **4. Franchisage**

61. Le Président a rappelé que les éléments se rapportant à ce point de l'ordre du jour se trouvaient aux paragraphes 249 à 269 du document S/C/W/270.

62. Le représentant de l'Australie a tout d'abord demandé au Secrétariat des précisions au sujet de la description, donnée au paragraphe 262, de la situation des compagnies régionales et des transporteurs à bas prix en ce qui concernait les conditions de tarification aéroportuaire. Ensuite, tout en reconnaissant qu'il n'existait pas de définition universelle du franchisage, il a appelé l'attention des Membres sur certaines évolutions récentes qui pourraient ne pas relever du franchisage mais qui y étaient liées du fait de l'utilisation d'une marque. En particulier, il notait une nouvelle tendance chez les grandes compagnies, consistant à confier les différents aspects de leur activité à des unités commerciales distinctes, avec par exemple une compagnie régionale ou un transporteur à bas prix au sein du même groupe. D'autres exemples concernaient l'utilisation par de grandes compagnies de leurs programmes de grands voyageurs ou de leurs activités de marketing au profit d'autres compagnies du même groupe, sans pour autant en être les franchiseurs au sens strict du terme. Autre fait nouveau intéressant: les compagnies basées dans différents pays mais utilisant la même marque, comme la marque Virgin, ou qui pouvaient même avoir différents propriétaires. La compagnie Jetstar en était un des exemples: elle appartenait à 100 pour cent à des Australiens lorsqu'elle opérait en Australie et elle était détenue et contrôlée majoritairement par des Singapouriens lorsqu'elle opérait au plan international. AirAsia et LAN offraient d'autres cas analogues. Une autre évolution intéressante consistait, pour des compagnies aériennes nouvellement créées (telles que Kingfisher Airlines en Inde), à utiliser une marque étrangère à l'aéronautique à des fins de marketing.

63. Le représentant des États-Unis a dit que le franchisage lui-même n'était pas réglementé en tant que service aérien. Dans tout arrangement de cette nature entre transporteurs, les deux parties étaient tenues d'opérer au titre de leurs propres permis d'exploitation aérienne et d'obtenir toutes les autorisations requises, dont celle d'offrir des services sur les itinéraires concernés. Dans le cas d'un investissement transfrontières, la relation entre franchiseur et affilié pouvait susciter des craintes particulières, et entraîner des problèmes de propriété et de contrôle au regard des accords pertinents sur les services aériens. En fait, le risque de difficultés liées au contrôle existait dans ce type de relation même en l'absence d'investissement transfrontières, et le Département américain des transports avait mis des conditions à l'octroi de l'immunité en matière antitrust dans certains cas d'utilisation de la même marque. En tout état de cause, sa délégation n'était pas convaincue que le franchisage en soi puisse soulever le moindre problème particulier sous l'angle de la classification ou de la réglementation économique.

64. En réponse à la question de l'Australie relative à la situation respective des compagnies régionales et des transporteurs à bas prix vis-à-vis de la tarification aéroportuaire, un représentant du Secrétariat a dit que si au paragraphe 262 le terme "redevances" aurait été préférable à celui de "tarification", le texte faisait en fait référence aux ristournes consenties par les aéroports secondaires et les subventions accordées par les autorités locales aux transporteurs bon marché, avantages que les transporteurs régionaux ne pourraient obtenir dans la même mesure, faute d'un pouvoir de négociation suffisant.

65. Le Président a dit que le Conseil prendrait note des déclarations faites.

## **5. Services auxiliaires de tous les modes de transport fournis dans le cadre des transports aériens**

66. Le Président a rappelé que les éléments se rapportant à ce point de l'ordre du jour se trouvaient aux paragraphes 263 à 269 du document S/C/W/270.

67. Le représentant des États-Unis a noté qu'au paragraphe 263, le Secrétariat affirmait que les services d'expédition de fret et d'entreposage restaient des activités qui n'étaient pas spécifiquement liées à un mode de transport particulier. Si cette assertion pouvait se vérifier d'un certain point de vue commercial, ce n'était pas nécessairement le cas du point de vue réglementaire. Aux États-Unis du moins, des régimes réglementaires distincts s'appliquaient aux mouvements de marchandises selon qu'il s'agissait d'un mode de transport aérien, maritime ou terrestre, et, en particulier, l'expédition de fret par avion était considérée par les codes aéronautiques comme un transport aérien indirect. D'où l'importance de concevoir des régimes multimodaux propres à assurer que le fret puisse passer le plus librement possible d'un mode de transport à l'autre.

68. Le Président a dit que le Conseil prendrait note de la déclaration faite.

## **6. Services de location et de leasing**

69. Le Président a rappelé que les éléments se rapportant à ce point de l'ordre du jour se trouvaient aux paragraphes 270 à 290 du document S/C/W/270.

70. Pour le représentant de l'Australie, le nombre d'accords bilatéraux contenant une clause sur la location mentionnée au paragraphe 288 était sans doute notablement sous-estimé en raison des lacunes du processus de notification à l'OACI. C'est ainsi que l'Australie avait fait figurer de telles clauses dans nombre, sinon dans la plupart, de ses accords bilatéraux, qui renfermaient par ailleurs des dispositions relatives à la vente et à la commercialisation, aux services d'escale, au partage de codes, aux créneaux et à la conversion des devises. C'est ce qui rendait plus difficile l'identification des clauses sur la location. Son pays appliquait une politique libérale à l'égard de la location avec ou sans

équipage, et, en règle générale, s'efforçait de permettre aux compagnies de chaque partie d'assurer des services de transport aérien, y compris sur des aéronefs loués, pour autant que soient respectées les prescriptions pertinentes en matière de sûreté et de sécurité.

71. Le Président a dit que le Conseil prendrait note de la déclaration faite.

#### **7. 8. et 9. Services de traiteur, de ravitaillement et d'escale**

72. Le Président a indiqué qu'il aborderait ces trois sous-secteurs conjointement puisque la documentation du Secrétariat les traitait ensemble, et a rappelé que les éléments s'y rapportant figuraient aux paragraphes 291 à 375 du document S/C/W/270.

73. Le représentant des Communautés européennes a fait remarquer que dans la législation européenne aussi ces trois sous-secteurs étaient regroupés sous la même rubrique. Il a souligné en outre l'augmentation du nombre de fournisseurs sur le marché et le mouvement général qui s'y dessinait en faveur de la libéralisation.

74. Le Président a dit que le Conseil prendrait note de la déclaration faite.

#### **10. Services de gestion aéroportuaire, y compris les systèmes de tarification**

75. Le Président a rappelé que les éléments se rapportant à ce point de l'ordre du jour figuraient aux paragraphes 376 à 446 du document S/C/W/270.

76. Aucune déclaration n'a été faite au titre de ce point de l'ordre du jour.

#### **11. Services de contrôle du trafic aérien, y compris les systèmes de tarification**

77. Le Président a rappelé que les éléments se rapportant à ce point de l'ordre du jour figuraient aux paragraphes 447 à 518 du document S/C/W/270.

78. Aucune déclaration n'a été faite au titre de ce point de l'ordre du jour.

79. Concluant le débat sur ce point de l'ordre du jour et notant que certains des commentaires formulés revêtaient un caractère préliminaire, le Président a suggéré qu'une question couvrant les onze sous-points déjà abordés soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine réunion spécifique, afin de permettre aux délégations d'y revenir.

80. Aux yeux du représentant du Brésil, le débat avait manifestement montré que le problème de classification se posait pour l'ensemble des sous-secteurs étudiés, compte tenu en particulier de l'évolution des pratiques commerciales depuis la négociation de l'Annexe. L'on constatait un important manque de clarté à cet égard. Il n'était pas certain que la thèse selon laquelle les engagements d'un Membre seraient régis par l'interprétation que ce Membre faisait de ce qui figurait dans les définitions respectives au moment où il avait souscrit ces engagements, puisse résister à un examen rigoureux devant l'Organe de règlement des différends. Sur un plan plus général, cette absence de clarté ou de certitude concernant l'évolution future des réalités commerciales était précisément l'une des raisons pour lesquelles les Membres hésitaient à contracter des engagements dans le cadre de l'AGCS. Enfin, ressortait-il à l'examen de tirer au clair les questions de classification soulevées par l'Annexe, celle-ci ne prévoyant expressément rien à ce sujet?

81. La représentante des États-Unis a dit ne pas avoir d'objection à la suggestion visant à ce qu'une question couvrant les onze sous-secteurs discutés à la présente réunion soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine, mais elle a fait observer que les déclarations faites par sa délégation n'avaient pas

un caractère préliminaire. Elle a de nouveau souligné que les remarques formulées par les États-Unis au sujet des questions de classification étaient strictement circonscrites autour du transport aérien et du présent examen.

82. La représentante de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a rappelé les responsabilités constitutionnelles en matière d'aviation civile qui avaient été confiées à l'OACI par la Convention de Chicago de 1944 sur l'aviation civile internationale. L'OACI était membre du système des Nations Unies et en était reconnue comme l'institution spécialisée chargée d'un mandat portant sur l'ensemble du domaine de l'aviation civile. Le rôle constitutionnel de l'Organisation et son cadre institutionnel visaient à assurer un transport aérien international "sûr, régulier, efficace et économique". Comme l'avait reconnu la cinquième Conférence mondiale de transport aérien tenue en 2003, la libéralisation était la pierre angulaire sur laquelle devait se fonder la croissance future de l'industrie du transport aérien. Il était admis que le processus était sur la bonne voie. Le rôle de chef de file de l'OACI avait été réaffirmé dans la Déclaration de principes généraux adoptée à l'unanimité par ses États contractants à la fin de la Conférence. Ce rôle de chef de file avait de nouveau été réaffirmé dans une résolution adoptée lors de la trente-cinquième session de l'Assemblée de l'OACI tenue en 2004, dans laquelle il avait été demandé au Conseil de l'OACI de continuer de jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique tout en veillant à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement dans le transport aérien international.

83. L'OACI suivait de manière proactive les évolutions du commerce des services qui étaient susceptibles d'avoir une incidence sur le transport aérien international. Comme lors du premier examen de l'Annexe sur le transport aérien, l'OACI portait un vif intérêt aux faits nouveaux intervenant dans le cadre de l'OMC. Le Secrétariat de l'OACI avait travaillé très étroitement avec le Secrétariat de l'OMC aux fins du deuxième examen. En avril 2006, le Président honoraire du Conseil de l'OACI avait rencontré le Directeur général de l'OMC. Ils avaient discuté des arrangements pratiques entre l'OACI et l'OMC et s'étaient efforcés d'assurer une coordination et une coopération entre les deux organisations en ce qui concerne le secteur du transport aérien. L'intervenante a annoncé que l'OACI allait organiser un séminaire mondial sur la libéralisation à Doubaï. Elle a également noté que les travaux de l'OACI avaient été fidèlement reflétés dans la documentation du Secrétariat de l'OMC et s'est félicitée de l'intention exprimée par certains Membres au cours de la réunion d'améliorer l'enregistrement de leurs notifications auprès de l'OACI.

84. Le Président a dit que le Conseil prendrait note des déclarations faites.

#### B. FONCTIONNEMENT DE L'ANNEXE

85. Le Président a rappelé qu'il était entendu que la documentation produite par le Secrétariat ne porterait pas sur la question du fonctionnement de l'Annexe, et que le débat à ce propos ne se nourrirait que des contributions et des commentaires des Membres. Il a donné la parole aux délégations qui souhaiteraient formuler des commentaires à ce stade de la discussion, en indiquant que le Conseil reviendrait sur ce point lors de sa prochaine réunion spécifique.

86. Le représentant de l'Australie a indiqué que sa délégation distribuerait sous peu une proposition sous la forme d'un document de la série Job (paru ultérieurement sous la cote JOB(06)/237), coparrainée par les Communautés européennes, la Nouvelle-Zélande, la Suisse et la Norvège. Il a rappelé que la position australienne sur les services d'escale et les services aéroportuaires était bien connue, mais que l'Australie et les coauteurs voulaient que le débat aille de l'avant. La question n'était pas de savoir si ces services relevaient de l'AGCS mais s'ils devaient en relever. Le processus d'examen pouvait aider les Membres à se déterminer sur ce point. Ces deux secteurs continuaient à croître et à se développer, et il était par conséquent important que les Membres et la profession puissent gagner en certitude quant aux services que le secteur recouvrait. L'Australie

ne recherchait pas un débat de fond lors de la réunion; elle avait soumis la proposition simplement pour permettre un examen détaillé lors des prochaines réunions et pour donner aux délégations le loisir de consulter leurs autorités.

87. Le Président a rappelé que les Membres étaient convenus de repousser le débat de fond sur la question à la prochaine réunion consacrée à l'examen et a dit que le Conseil prendrait note de la déclaration faite.

C. AUTRES MESURES POSSIBLES POUR L'EXAMEN

88. Le Président a rappelé que les Membres étaient convenus en juin qu'il tiendrait d'autres consultations informelles sur l'organisation de l'examen dès que le Secrétariat aurait élaboré le reste de la documentation. Il croyait savoir que le Secrétariat travaillait activement sur un important document consacré aux droits essentiels, qui devrait être prêt dans le courant d'octobre.

89. Un représentant du Secrétariat a rappelé qu'au mois de juin le Secrétariat avait fait une démonstration du prototype de l'outil analytique et du logiciel de visualisation sur les droits essentiels qu'il était en train d'élaborer. Le projet n'avait pas encore pu être mené à bien, notamment en raison de l'obtention tardive des données de base et des difficultés rencontrées dans la mise au point du logiciel. La documentation devrait néanmoins être disponible avant la fin octobre.

90. Le Président a suggéré que la prochaine réunion consacrée à l'examen soit fixée à la mi-décembre.

91. La représentante des États-Unis a dit que sa délégation pouvait se ranger à la proposition du Président, sous réserve que la documentation soit prête à la date indiquée; si elle était de nouveau retardée, la date de la réunion devrait être reconsidérée.

92. Le Président a répondu que si cette éventualité se présentait, il tiendrait des consultations informelles. Il a conclu la réunion en disant que le Conseil prendrait note des déclarations faites.

---