

# ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/C/M/89

19 novembre 2007

(07-5027)

---

Conseil du commerce des services

## RAPPORT DE LA DEUXIÈME SESSION CONSACRÉE À L'EXAMEN PRESCRIT AU PARAGRAPHE 5 DE L'ANNEXE SUR LES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN TENUE LE 2 OCTOBRE 2007

### Note du Secrétariat<sup>1</sup>

1. Le 2 octobre 2007, le Conseil du commerce des services a tenu la troisième réunion consacrée au deuxième examen des services de transport aérien prescrit 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/3075.
2. Le Président, l'Ambassadeur Trevor Clarke (Barbade), a indiqué que la délégation de l'Australie souhaitait faire aux Membres un bref compte rendu du séminaire concernant le secteur des transports aériens qui s'était tenu le 1<sup>er</sup> octobre 2007.
3. Le représentant de l'Australie a fait rapport sur le séminaire concernant l'évolution dans le secteur des transports aériens qui s'était tenu à l'occasion de la troisième réunion du Conseil du commerce des services consacré au deuxième examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS.
4. Les coorganisateur du séminaire ont dit combien ils appréciaient le niveau de participation élevé des Membres et, en particulier, des fonctionnaires responsables des transports aériens en poste dans les capitales. Ils ont aussi salué le Secrétariat pour l'aide qu'il avait apportée à l'organisation de l'événement, M. James Bradbury (Commission européenne), qui avait organisé le séminaire, et surtout les orateurs venant de la branche d'activité: M. John Willis, Président de l'International Aviation Handlers Association; M. Warren Mundy, Directeur général du groupe, chargé de la stratégie d'entreprise (Infratil Airports Europe); M. Carlos Grau-Tanner, Directeur, chargé des questions publiques et industrielles (Association du transport aérien international); M. Ulrich Schulte-Strathaus, Secrétaire général de l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne; M. Ulrich Ogiermann, Président-directeur général de Cargolux et Vice-Président de The International Air Cargo Association; M. Christian Folly-Kossi, Secrétaire général de l'Association des compagnies aériennes africaines; Mme Nancy Sparks, Directrice générale, chargée des affaires réglementaires (FedEx); Mme Ilse Wilczek, membre du Conseil d'administration d'European Cargo Alliance. M. Harsha Vardhana Singh, Directeur général adjoint (Secrétariat de l'OMC), a aussi formulé des remarques finales très judicieuses sur la pertinence du cadre de l'AGCS pour le secteur des transports aériens.
5. Le séminaire avait pour objet d'offrir à la branche d'activité une tribune où elle pourrait introduire son point de vue dans le débat mené par les Membres dans le cadre de l'examen des services de transport aérien. Les Membres ont entendu des orateurs s'exprimer au sujet des services

---

<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.

de transport aérien auxiliaires et ont entendu des représentants de compagnies aériennes et d'autres entités traiter de l'évolution dans le secteur des transports aériens.

6. Bien qu'il ne soit pas possible de faire un compte rendu complet du séminaire, le représentant a mis en avant plusieurs idées essentielles exprimées au cours de l'événement. Il a noté que ces idées étaient censées, sous la forme d'un résumé rapide de certaines des questions soulevées, informer les Membres, et qu'elles ne devaient pas représenter les vues des différents participants, ni de l'Australie ou des organisateurs. D'autres participants souhaiteraient peut-être exposer des vues additionnelles ou différentes.

7. Premièrement, il a été observé une tendance persistante vers la fourniture privée et souvent indépendante des services auxiliaires. S'agissant des services d'escale, il a été relevé qu'il existait principalement trois types de fournisseurs de services: les compagnies aériennes qui assuraient leurs propres services d'escale (auto-assistance en escale) et qui fournissaient, dans certains cas, des services d'escale par des tierces parties, en particulier à des partenaires dans le cadre d'alliances; les aéroports et leurs filiales; et les sociétés indépendantes. Des différences considérables subsistaient au niveau de l'accès à chacune de ces catégories, d'où inefficacité et, dans certains cas, abus de position dominante. La branche d'activité demandait instamment aux Membres d'ouvrir leur marché des services d'escale lorsque l'espace le permettait.

8. Dans le domaine des services d'exploitation d'aéroports, il a été observé une tendance à fusionner le marché des services de gestion avec le marché des capitaux, même s'il existait aussi des possibilités commerciales pour de purs arrangements de gestion ou d'exploitation.

9. En ce qui concerne les services de transport aérien, il était largement, voire universellement, reconnu que les accords sur les services aériens (ASA) multilatéraux ou plurilatéraux étaient d'une grande utilité pour remédier aux limitations du système bilatéral et améliorer les perspectives commerciales. Une grande partie des discussions a porté sur l'ASA conclu entre les États-Unis et l'UE et son incidence aussi bien sur l'évolution du marché qu'en tant que modèle ou base potentiels pour les services aériens à l'avenir, bien que, selon un orateur, il soit peu probable que d'autres pays soient parties à cet accord ou à des accords semblables dans un proche avenir à cause de divergences entre les approches réglementaires sur d'autres grands marchés et à cause de la plus petite taille des autres marchés.

10. Si le multilatéralisme et le plurilatéralisme constituaient un thème très important, à quelques exceptions près, les orateurs n'étaient pas encore certains du meilleur modèle en matière de droits de trafic aérien. Bien que l'AGCS soit reconnu comme étant un moyen possible de résoudre la question des droits de trafic aérien, il y avait une incertitude sur la façon dont cela fonctionnerait dans la pratique et nombre d'orateurs n'étaient pas encore prêts à exprimer un point de vue ferme, ce qui pouvait dénoter que c'était un domaine où des travaux complémentaires seraient sans doute nécessaires. Un orateur a relevé que l'organisation qu'il représentait était "agnostique" à ce sujet, mais qu'elle était disposée à se laisser convaincre, position que d'autres semblaient partager. Chose peut-être étonnante, les mesures de règlement des différends de l'AGCS avaient été mises en avant comme étant une source de préoccupation pour la branche d'activité, la procédure de règlement des différends pouvant être perçue comme étant longue et onéreuse. Toutefois, comme l'a noté l'un des participants qui ont répondu, très souvent cette procédure atteignait le stade des consultations, ce qui n'était pas différent de l'approche adoptée dans les ASA.

11. Tous les orateurs ont approuvé la libéralisation des services aériens, à l'exception d'un seul. Ce dernier a observé que la libéralisation pourrait aboutir, sur les marchés petits ou en développement, à une domination des transporteurs étrangers. Il en a découlé un grand débat sur la nécessité de compagnies aériennes appartenant aux pays ou sous leur contrôle, ainsi que des discussions stimulantes sur l'utilité de créer des marchés internes dans des régions et de faire bloc dans les négociations.

12. Sans doute les deux questions les plus importantes soulevées ont été celle de la propriété et du contrôle, et celle de l'accès aux marchés de cinquième liberté, même si les services de septième liberté et le cabotage ont aussi été recensés comme étant préoccupants pour les compagnies aériennes. Cela prévalait en particulier dans les secteurs du fret aérien et du transport exprès. Des représentants ont noté que les itinéraires du fret aérien constituaient rarement un aller-retour; le transport se faisait souvent dans un seul sens et les opérateurs devaient pouvoir compter sur les libertés les plus élevées et des dispositions concernant la rupture de charge pour fournir des services efficaces. Au vu des caractéristiques du secteur et de son importance pour le commerce mondial (en valeur, 30 ou 40 pour cent du commerce mondial), plusieurs orateurs ont estimé que les droits de transport de marchandises devraient être examinés séparément des droits de transport de passagers. C'était un domaine que les Membres souhaiteraient peut-être examiner plus avant à l'avenir.

13. En résumé, le séminaire avait offert une occasion importante de connaître le point de vue de la branche d'activité, que sans aucun doute les Membres introduiraient dans le débat général à la réunion en cours et à l'avenir, dans le cadre de l'examen.

14. La représentante des États-Unis a dit que le séminaire avait été un événement des plus utiles, avec la participation d'orateurs éloquents, et avait constitué une base importante pour les réunions consacrées à l'examen. Elle espérait que les Membres qui avaient organisé l'événement communiqueraient les présentations Powerpoint utilisées par les orateurs. Elle a noté que le résumé fourni avait été présenté sous la responsabilité de la délégation australienne et que bien que la délégation de son pays puisse avoir des vues plus nuancées, elle remerciait les coorganisateur pour avoir organisé le séminaire et partagé leurs vues.

15. Le représentant de l'Australie a dit que toutes les présentations Powerpoint utilisées pendant le séminaire avaient été communiquées au Secrétariat pour qu'elles soient placées sur le site Web des Membres de l'OMC.

## **POINT A ÉVOLUTIONS DANS LE SECTEUR**

16. Le Président a dit que le point A de l'ordre du jour avait été divisé en deux parties: la partie I visait les onze domaines dont il devait être débattu à la réunion, alors que la partie II portait sur l'examen quantitatif des accords sur les services aériens (QUASAR), qui avait été discuté à la réunion de mars.

17. La partie I traitait de l'évolution dans le secteur des transports aériens eu égard aux éléments suivants: accords plurilatéraux sur les services aériens; situation économique et financière des compagnies de transport aérien régulier de passagers; services de transporteurs à bas coûts; services de transport non régulier de passagers; services de transport aérien régionaux; services d'aviation générale; services de fret aérien; créneaux; alliances et coopération entre compagnies aériennes; propriété; et autres évolutions économiques et réglementaires importantes. Pour aider les Membres à examiner ce point, le Secrétariat avait encore présenté une autre note d'information imposante, distribuée sous la cote S/C/W/270/Add.2.

18. Un représentant du Secrétariat a dit que si le Secrétariat était conscient du retard avec lequel le document avait été publié, il espérait aussi qu'ayant vu son contenu et sa profondeur, les Membres feraient preuve d'indulgence. Il a aussi expliqué que le Secrétariat avait dû faire face à des contraintes techniques liées à la mise en forme et à la distribution d'un document aussi volumineux, ce qui en avait encore retardé la publication.

19. L'intervenant a également observé que le Secrétariat s'était fondé sur les mêmes types de sources d'information que pour les documents précédents ayant trait à l'examen et il invitait donc les Membres à faire part au Secrétariat de toute erreur ou omission, pour que les rectifications

correspondantes puissent être incluses dans la version finale du document. La structure du document était aussi conforme à la pratique suivie par le passé, à savoir examiner les évolutions économiques et réglementaires dans le secteur. Les seuls éléments nouveaux concernaient: l'application du QUASAR aux accords plurilatéraux sur les services aériens, avec la formulation de conclusions intéressantes s'agissant du degré d'ouverture et de la couverture de trafic; la section consacrée aux transporteurs à bas coûts, l'un des faits nouveaux les plus importants observés dans le secteur; la section consacrée aux services aériens régionaux; et la partie traitant de la propriété, qui avait été améliorée et affinée depuis le premier examen.

20. Le Président a proposé que, pour mieux structurer le débat, chaque domaine visé par la note du Secrétariat soit abordé séparément.

#### A. ACCORDS PLURILATÉRAUX SUR LES SERVICES AÉRIENS

21. Le représentant des États-Unis a dit qu'il avait été déconcerté par le fait que l'arrangement plurilatéral le plus important, à savoir l'arrangement concernant le marché aérien unique des CE, ne figurait pas dans la section pertinente des documents au motif qu'il était considéré comme visant le trafic intérieur. Bien qu'une certaine attention ait été accordée au fait que les États membres avaient conféré à la Commission certains mandats pour négocier en leur nom, la réalité était que les États membres des CE étaient tous des membres signataires souverains de l'OACI. L'intervenant souhaitait donc obtenir d'autres précisions à ce sujet.

22. En ce qui concerne l'application du QUASAR à la première phase de l'accord sur les transports aériens conclu entre les États-Unis et l'Union européenne et ses États membres, il était important de noter que si l'accord avait été signé le 30 avril 2007, il ne serait appliqué qu'à titre provisoire à partir du 30 mars 2008, de sorte que toute application du QUASAR et toute attribution de trafic étaient prématurées.

23. Le représentant a informé les Membres de l'importance de l'accord. Celui-ci prévoyait de précieux droits de type "ciel ouvert" pour les États-Unis et tous les États membres de l'Union européenne. Il autoriserait chaque compagnie aérienne des États-Unis et de l'UE à exploiter des vols entre chaque ville de l'Union européenne et des États-Unis et à opérer sans restrictions en ce qui concerne le nombre de vols, d'aéronefs et de liaisons; il autoriserait les transporteurs à fixer les tarifs entièrement en fonction de la demande du marché, à conclure des arrangements de coopération, y compris des arrangements de partage de codes, de franchise et de location, par exemple pour la fourniture d'aéronefs avec équipage, sous réserve des prescriptions réglementaires normalement appliquées.

24. L'accord encouragerait aussi une coopération réglementaire renforcée dans des domaines aussi variés que la législation sur la concurrence, les subventions publiques, l'environnement, la protection des consommateurs et la sécurité. Il créait un comité consultatif mixte grâce auquel les États-Unis et l'Union européenne pourraient résoudre des questions et mettre en place d'autres domaines de coopération. Avant l'application provisoire de l'accord, les délégations des États-Unis et de l'UE avaient déjà commencé à tenir, dans le cadre du comité mixte, des réunions préliminaires au cours desquelles elles avaient porté leur attention sur les progrès déjà accomplis sur le plan réglementaire, y compris par le biais du Groupe de coordination sur la sécurité des transports créé par les États-Unis et l'UE et grâce au lancement, par la Commission européenne et l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis, de l'initiative transatlantique pour la réduction des émissions. En outre, le comité mixte s'était déjà particulièrement intéressé à la question de l'élaboration de procédures, y compris des amendements le cas échéant, pour faire participer d'autres pays à l'accord, et il était convenu d'examiner en priorité les États qui avaient accédé à l'Union européenne.

25. L'accord prévoyait également des mesures d'investissement. Les investisseurs des États-Unis étaient autorisés à investir dans une compagnie aérienne de l'UE pour autant qu'elle soit détenue majoritairement ou effectivement contrôlée par un État membre et/ou des ressortissants des États membres. L'accord établissait clairement que les investisseurs de l'UE pourraient détenir jusqu'à 49,9 pour cent du capital total d'une compagnie aérienne des États-Unis, une participation supérieure pouvant même être autorisée au cas par cas, à condition que les ressortissants étrangers ne possèdent pas plus de 25 pour cent des actions assorties du droit de vote et que la compagnie aérienne soit sous le contrôle effectif de citoyens des États-Unis. Il offrait aussi aux investisseurs de l'UE la possibilité de posséder ou de contrôler des compagnies aériennes de la Suisse, du Liechtenstein, des membres de l'Espace aérien commun européen, du Kenya et d'autres partenaires de type "ciel ouvert" des États-Unis en Afrique, sans compromettre le droit de ces compagnies aériennes d'opérer aux États-Unis.

26. Enfin, l'octroi de nouveaux droits de trafic aux transporteurs de l'UE ouvrait la voie aux fusions et acquisitions de compagnies aériennes transfrontières au sein de l'Union européenne car il validait le concept de transporteur communautaire et, par voie de conséquence, les droits d'exploitation de ces transporteurs n'étaient plus menacés sur le plan juridique.

27. Un représentant des Communautés européennes a dit que les renseignements figurant dans la note du Secrétariat étaient très utiles pour clarifier la situation des ASA plurilatéraux. En guise de remarques préliminaires, il a également exprimé sa surprise devant l'omission du Marché aérien unique des CE, puisque l'accord constituait un exemple extrême de libéralisation régionale dans le secteur, qui allait au-delà des seules questions liées à l'accès aux marchés et assurait une convergence réglementaire très importante. L'intervenant se féliciterait aussi de voir l'accord inclus dans les futurs travaux. Une autre omission intéressante, qui avait été mise en évidence au cours du séminaire de la veille, était liée au fait que les documents portaient uniquement sur les droits de trafic aérien liés aux passagers alors que le secteur du fret était aussi d'une grande importance. En valeur, 30 à 40 pour cent du fret mondial étaient transportés par voie aérienne et les besoins de ce segment de la branche d'activité différaient des besoins du secteur des services de passagers. L'intervenant accueillerait avec satisfaction une étude sur la question de savoir s'il serait possible d'étendre l'analyse aux services de fret.

28. S'agissant du contenu de la section visant les accords plurilatéraux telle qu'elle se rapportait aux CE, l'intervenant a relevé deux points, par souci de précision. Premièrement, il a souligné que tant l'accord entre les États-Unis et l'UE que l'accord Euro-Med et l'accord visant l'EACE étaient de nouveaux types d'ASA par rapport aux deux ASA bilatéraux et à d'autres accords plurilatéraux, car ils comprenaient des aspects relatifs à la sécurité et prévoyaient une convergence réglementaire concernant la politique en matière de sécurité et de concurrence. L'intervenant a ensuite noté que l'accord entre les États-Unis et l'UE ne prévoyait pas la multidésignation des transporteurs, mais ne renfermait de fait aucune disposition concernant la désignation, ce qui était un bien plus grand progrès que juste une désignation multiple.

29. Après avoir salué le Secrétariat pour son travail, le représentant de la Nouvelle-Zélande a dit que le diagramme reproduit à la page 12 de la version anglaise du document du Secrétariat montrait très clairement le nombre d'ASA plurilatéraux élaborés dans le monde. Il savait que, dans certains cas, les ASA plurilatéraux étaient solidement établis, que dans d'autres cas ils étaient imminents et que dans d'autres cas encore, ils étaient simplement souhaités, mais il a souligné que ces accords étaient généralement bien plus libéraux que les ASA bilatéraux. Il a informé les Membres de la situation du PIASA, accord plurilatéral en cours d'élaboration depuis une décennie. Alors qu'il était indiqué dans la note du Secrétariat que le PIASA n'était pas en vigueur en raison d'un nombre insuffisant de ratifications, la ratification manquante pour son entrée en vigueur devait effectivement intervenir au cours des deux semaines suivantes. L'un des éléments qui étaient d'importance était l'octroi de droits de trafic de cinquième liberté, non seulement pour les services long courrier, par exemple de la

Nouvelle-Zélande ou de l'Australie vers l'Europe, mais aussi pour les petites compagnies aériennes des îles du Pacifique Sud, dispersées sur une vaste superficie de l'océan Pacifique, pour ce qui est de l'établissement de services aériens viables essentiels pour le tourisme et le commerce.

30. Un autre élément important était la libéralisation des dispositions ayant trait à la propriété et au contrôle. L'Europe en était un bon exemple et, à ce sujet, l'intervenant souscrivait aux observations concernant l'omission du marché aérien unique des CE. À cet égard, un point technique était que le Secrétariat avait, ce qui se concevait sans peine, attribué au MALIAT la disposition traditionnelle relative à la propriété substantielle et au contrôle effectif. En réalité, l'accord prévoyait une plus grande flexibilité que ce que la clause traditionnelle relative à la propriété signifierait. Il limitait la participation d'un pays investissant dans une compagnie aérienne d'une autre partie au MALIAT lorsqu'il était prévu de mettre en place des liaisons vers le pays investisseur initial; cette disposition était censée éviter l'établissement de compagnies aériennes extraterritoriales susceptibles de nuire aux conditions de travail. Cette question avait particulièrement préoccupé l'un des membres du MALIAT, mais pas les autres membres, qui avaient espéré des conditions plus libérales en matière de propriété. L'intervenant a aussi noté avec un grand intérêt les observations faites par les CE et les États-Unis selon lesquelles ils envisageaient l'adhésion de parties additionnelles à leur nouvel accord et il a aussi noté que les CE envisageaient l'établissement de mandats ultérieurement dans l'année en vue de négociations avec d'autres parties et a enregistré l'intérêt manifesté à ce propos par la Nouvelle-Zélande.

31. Le représentant des États-Unis a dit qu'il avait omis une partie très importante de l'accord entre les États-Unis et l'UE. L'accord était sans aucun doute un accord de première étape entre les États-Unis et l'Union européenne. Outre les domaines de coopération qui avaient été établis et les travaux du comité mixte, il y avait un mandat pour se réunir à nouveau en 2008 afin de discuter d'une libéralisation plus poussée. La délégation des États-Unis prévoyait que ces négociations, en parallèle avec les travaux du comité mixte, renforceraient encore les services d'aviation transatlantiques et offriraient peut-être une approche et un modèle pour une plus large application. Elle ne pouvait pas déterminer à l'avance l'issue de ces négociations, qui seraient difficiles et viseraient de graves questions, mais qui porteraient sur des questions présentant un intérêt prioritaire pour les deux côtés, y compris une plus grande libéralisation des droits de trafic, des possibilités d'investissement additionnelles et l'incidence des mesures environnementales et des contraintes infrastructurelles sur l'exercice de ces droits de trafic.

32. Le représentant de l'Australie a repris à son compte les observations d'autres délégations concernant l'importance et la qualité de la note du Secrétariat, qui enrichissait l'ensemble des connaissances relatives à l'évolution dans le secteur des transports aériens. Il a estimé que les travaux en cours seraient d'un grand intérêt pour les responsables des transports aériens dans le monde entier et a encouragé les délégations à transmettre les renseignements aux responsables des transports en poste dans les capitales pour assurer une plus grande participation à l'examen.

33. En ce qui concerne les ASA plurilatéraux, l'intervenant a dit que si l'Australie n'était actuellement signataire d'aucun ASA de ce type, elle n'avait pas de préjugés à leur encontre. Il a aussi indiqué qu'un accord horizontal avait été parafé avec les CE et que sa délégation souhaitait un accord de vaste portée avec les CE. Il voulait apporter un certain nombre de modifications techniques aux renseignements contenus dans le document du Secrétariat, modifications qu'il présenterait directement et séparément au Secrétariat. Pour ce qui est de la suggestion figurant au paragraphe 11 de la version anglaise de la note du Secrétariat selon laquelle le texte de tous les accords plurilatéraux devrait être publié, il a noté que s'il pouvait être nécessaire d'examiner les incidences en matière de ressources, sa délégation était en principe très favorable à toute initiative visant à accroître la transparence des arrangements relatifs aux services aériens. Il a mentionné le site Web particulier du MALIAT, géré par la Nouvelle-Zélande, comme un bon exemple de ces initiatives en matière de transparence. Le

représentant de la Nouvelle-Zélande a approuvé la déclaration de l'Australie relative à l'utilité de la transparence concernant la situation et le contenu des ASA plurilatéraux.

34. Le représentant des États-Unis a mis en avant une précision concernant le paragraphe 37 du document du Secrétariat. Dans ce paragraphe, il était dit que dans le codage de l'accord entre les États-Unis et l'UE eu égard aux droits de septième liberté, la totalité des points imputables avait été attribuée bien que les droits de septième liberté s'appliquent uniquement aux transporteurs de l'UE et à une zone géographique très limitée. L'intervenant a indiqué que la portée géographique était légèrement trompeuse car les droits de septième liberté s'appliquaient aux services entre les États-Unis et la totalité des 27 États membres de l'UE, auxquels s'ajoutaient les pays de l'EACE, y compris la Norvège, l'Islande et les États des Balkans. Les services fournis par un transporteur de l'UE à partir d'un État membre de l'UE qui n'était pas son État d'origine à destination des États-Unis constituaient un octroi de droits de septième liberté.

35. Le représentant de l'Afrique du Sud a posé deux questions. Il souhaitait savoir, premièrement, si l'accord entre les États-Unis et l'UE autorisait le cabotage et, deuxièmement, ce que représentait la disposition de l'accord relative au refus. Le représentant des Communautés européennes a indiqué que le cabotage n'était pas visé par l'accord entre les États-Unis et l'UE. La question devait être examinée au regard de l'équilibrage des possibilités d'accès aux marchés; les vols entre les États membres de l'UE étaient des vols internationaux, tandis que les vols à l'intérieur des États-Unis, qui pouvaient couvrir de très grandes distances, étaient des vols intérieurs, auxquels s'appliquaient les restrictions en matière de cabotage. La liberté d'exploiter des vols entre les États membres de l'UE était accordée aux transporteurs des États-Unis, alors que par ailleurs, les droits de septième liberté avaient été accordés uniquement aux transporteurs de l'UE, et non aux transporteurs des États-Unis, afin d'équilibrer l'accord. En réponse à la deuxième question, le représentant des États-Unis a dit que l'accord entre les États-Unis et l'UE avait en partie été élaboré pour prendre en compte la situation dans laquelle l'effet de l'acquisition d'un intérêt dans un transporteur était que ce transporteur, lorsqu'il desservait le marché des États-Unis, ne remplissait plus la clause de refus figurant dans l'accord bilatéral conclu avec les États-Unis, c'est-à-dire que la propriété substantielle et le contrôle effectif n'étaient plus détenus par les ressortissants de l'État qui l'avait désigné. De telles situations pouvaient menacer les droits sur le plan juridique, même si aucune mesure immédiate n'était nécessairement prise à ce sujet. Les États-Unis avaient toujours eu pour politique d'envisager des dérogations aux prescriptions en matière de propriété et de contrôle, pour autant que certaines conditions liées à l'intérêt public soient remplies, un grand nombre de celles-ci étant effectivement remplies si les deux parties concernées avaient conclu un accord de type "ciel ouvert" avec les États-Unis. Même avant la conclusion de l'accord entre les États-Unis et l'UE, le groupe Air France/KLM constituait un bon exemple de situation dans laquelle les activités elles-mêmes des transporteurs n'avaient pas été menacées par le changement intervenu dans le régime de propriété.

36. La représentante du Taipei chinois a dit combien elle appréciait la note du Secrétariat. Même si les activités principales du secteur des transports aériens, à savoir les services réguliers, les services non réguliers, les services de fret et les services de transporteurs à bas coûts, n'étaient pas visées par l'AGCS, la note montrait que des progrès notables avaient été accomplis dans la libéralisation des transports aériens grâce à des ASA bilatéraux ou plurilatéraux et, en particulier, grâce à l'accord entre les États-Unis et l'UE, qui était de très vaste portée tant en ce qui concerne la couverture géographique que le contenu. Bien que la délégation du Taipei chinois approuve aussi l'idée émise par certains Membres, à savoir que le deuxième examen devrait conduire à des résultats concrets en élargissant la portée sectorielle de l'AGCS, elle était d'avis que la contribution de cette approche à la libéralisation des transports aériens pourrait être limitée et pas aussi efficace que celle d'un accord multilatéral sur les services aériens. L'intervenante se demandait donc s'il ne serait pas possible à l'avenir de combiner deux accords plurilatéraux, comme, par exemple, l'accord entre les États-Unis et l'UE et le MALIAT, et observerait avec intérêt l'évolution des tendances en la matière.

37. Le représentant de la Nouvelle-Zélande était d'avis que le Taipei chinois avait soulevé un point intéressant et accueillerait volontiers les idées des délégations concernant une éventuelle rationalisation des accords plurilatéraux, compte tenu également de leur nature relativement similaire. Il se demandait en effet si l'une des tendances à long terme à envisager serait un type quelconque de fusion entre les accords en question et s'était félicité des observations des CE et des États-Unis concernant une éventuelle adhésion de tierces parties à leur accord.

38. S'agissant de la question de l'adhésion, le représentant des Communautés européennes a dit que la disposition y afférente visait principalement à traiter le fait que l'Union européenne était encore en expansion. Cela étant, il a également ajouté que la disposition en soi était générale et qu'il était possible d'envisager l'adhésion de tierces parties et d'étudier si à l'avenir il serait réalisable, sous réserve du consentement tant des États-Unis que de l'UE, d'étendre l'accord à ces parties.

#### B. SITUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE DES COMPAGNIES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER DE PASSAGERS

39. Le représentant de l'Australie a dit que la section offrait une analyse rationnelle de l'évolution du secteur depuis 2000, l'une des périodes les plus tumultueuses du secteur de l'aviation. Il avait une observation à faire au sujet de la section C qui traitait des aides publiques. Il était noté au paragraphe 124 que "d'importantes injections de capitaux étaient nécessaires de la part des gouvernements pour maintenir plusieurs des grandes compagnies aériennes à flots" et au paragraphe 130 que "les gouvernements devaient intervenir pour soutenir leurs compagnies aériennes menacées d'effondrement". Même si ces déclarations étaient correctes sur le plan des faits, l'intervenant estimait que, dans bon nombre de cas, une telle aide, bien que représentant une option légitime en matière de politique, n'était pas toujours nécessaire, voire optimale, puisqu'elle pourrait déboucher sur des distorsions du marché. Il a mentionné le cas d'Ansett Australia, la deuxième plus grande compagnie aérienne australienne, qui avait fait faillite le 12 septembre 2001. À cette époque, le gouvernement australien avait décidé de ne pas accorder un soutien financier pour maintenir le transporteur à flots. Cela avait bien entendu suscité une grande angoisse pour les employés de la compagnie aérienne et pour certaines communautés qu'elle desservait ainsi que des bouleversements à court terme du système de transport. Cependant, à plus long terme, la décision s'était avérée juste, puisque le secteur de l'aviation australien était ressorti plus fort et plus compétitif de l'épreuve. L'Australie avait eu la chance d'avoir deux autres compagnies aériennes performantes, Qantas et Virgin Blue, qui toutes deux étaient en mesure de réagir rapidement et efficacement aux mutations du marché, également aidées par le fait que l'Australie avait déjà déréglementé son marché intérieur et encouragé la concurrence sur le marché international.

40. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a dit que la compagnie Ansett appartenait à Air New Zealand au moment de sa faillite mais qu'à cause des dispositions relatives à la propriété et au contrôle des ASA bilatéraux, les possibilités offertes à Air New Zealand et au gouvernement néo-zélandais étaient limitées. Certains pays avaient de très petits marchés de capitaux et même quelques grands pays avaient des marchés de capitaux relativement petits lorsqu'il s'agissait d'investir dans un secteur des transports aériens à risque, alors que d'autres pays disposaient d'autres mécanismes pour résoudre ces problèmes, notamment les dispositions du chapitre 11 de la loi des États-Unis. En outre, l'intervenant a noté que le principal concurrent d'Ansett était Australian Airlines, qui avait fusionné avec Qantas seulement après que sa dette avait été apurée par le gouvernement australien.

41. Le représentant des Communautés européennes a dit que pendant la période visée par l'examen, l'on avait assisté à la disparition de quelques transporteurs européens et que l'on avait pu constater l'incidence des règles strictes des CE selon lesquelles une aide publique ne pouvait être accordée qu'une seule fois, mais que pour la première fois la branche d'activité était maintenant de nouveau globalement bénéficiaire. Dans l'ensemble, les transporteurs européens étaient restés



bénéficiaires depuis 2002-2003. Chose intéressante, l'immense croissance des transports à bas coûts avait obligé la Commission à se pencher plus attentivement sur la façon dont les itinéraires étaient déterminés. Il était devenu indispensable d'élaborer des règles claires sur les aides publiques en ce qui concerne la façon dont de nouveaux services de point à point étaient mis en place entre des aéroports régionaux. C'était un créneau commercial que les transporteurs à bas coûts avaient exploité à fond, en particulier en tirant parti du marché aérien unique. Pour autant, les possibilités offertes aux transporteurs à bas coûts devaient l'être à tous les transporteurs sur une base non discriminatoire. C'était la principale justification des directives sur les aides publiques établies par la Commission européenne en 2005. Ces directives avaient également été bénéfiques pour les aéroports régionaux, qui étaient nombreux à effectuer des investissements importants et à être fortement tributaires d'un seul transporteur, généralement un transporteur à bas coûts, puisqu'elles offraient aux aéroports régionaux un cadre stable et prévisible qui leur permettait de conclure des contrats en matière de services aériens.

42. Le représentant de la Chine a dit que la note du Secrétariat était précieuse et utile. Il a ensuite donné des renseignements sur le transport régulier de passagers en Chine. En 2006, on avait observé un rapide développement du transport aérien dans le pays: 160 millions de passagers avaient été transportés et le taux de croissance du nombre de passagers-kilomètres était supérieur de 9,8 points de pourcentage à celui de la moyenne mondiale. Les parts représentées par les passagers-kilomètres en ce qui concerne le trafic intérieur et le trafic international étaient de 77,9 pour cent et de 22,1 pour cent respectivement. De 2000 à 2006, le taux de croissance moyen annuel du transport de passagers était de 15,6 pour cent et le nombre de passagers internationaux avait augmenté de 12,7 pour cent par an. En 2005, le nombre de passagers-kilomètres relatif aux vols réguliers en Chine avait dépassé le nombre correspondant en Grande-Bretagne et la Chine occupait à cet égard la deuxième place parmi les membres de l'OACI. Au cours des sept premiers mois de 2007, le trafic de passagers avait encore conservé un taux de croissance élevé et, par rapport à la même période de l'année précédente, il avait progressé de 16,5 pour cent, chiffre plus élevé que le taux de croissance annuel des six années précédentes. En 2006, le bénéfice net des compagnies aériennes effectuant des vols réguliers en Chine s'était élevé à 2,38 milliards de yuan chinois, soit une augmentation de 2,73 milliards par rapport à 2005.

#### C. SERVICES DE TRANSPORTEURS À BAS COÛTS

43. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a dit qu'il fournirait des données actualisées sur l'évolution récente de la situation en Australasie dans le secteur des transporteurs à bas coûts (LCC) et qu'il le ferait aussi ultérieurement de façon détaillée auprès du Secrétariat. Depuis la rédaction de la note du Secrétariat, le transporteur Pacific Blue, filiale de Virgin Blue, dont la propriété et le contrôle étaient australiens, avait annoncé qu'il commencerait à assurer des services de cabotage en Nouvelle-Zélande. L'accès aux terminaux constituait un problème pour les LCC. Quant à la façon dont les transporteurs établis s'étaient adaptés face aux LCC, dans le cas d'Air New Zealand, un produit de type "service minimum" avait été introduit et les tarifs aériens avaient été réduits. La note du Secrétariat indiquait que comme de nombreux autres transporteurs traditionnels, Air New Zealand avait établi une filiale à bas coûts, Freedom Air, qui était de fait en liquidation. Le développement des LCC dans la région du sud-ouest du Pacifique avait eu une incidence sur certaines des compagnies aériennes des petites îles du Pacifique, qui avaient eu du mal à faire face à la concurrence, mais il avait aussi eu un effet favorable considérable sur le tourisme, compte tenu des retombées positives substantielles au niveau de l'économie et de l'emploi.

44. Le représentant des Communautés européennes a noté qu'en UE, la lutte pour les parts de marché avait lieu entre les transporteurs exploitant un réseau complet de vols, les LCC et les compagnies aériennes intermédiaires telles que Virgin Express et Brussels Airlines, qui avaient récemment fusionné. Apparemment, on observait souvent dans le secteur des transports à bas coûts l'application d'une stratégie délibérée visant à affaiblir les concurrents en leur faisant concurrence

directement sur les itinéraires desservis par les compagnies en place. Les LCC ne faisaient pas partie des réseaux d'alliance, ne pouvaient pas assurer l'interconnectivité avec les vols intercontinentaux et, à cet égard, ils offraient un type de produit différent de celui des transporteurs qui exploitaient un réseau complet de vols. L'intervenant s'interrogeait aussi sur la viabilité du modèle à bas coûts sur les vols de plus de trois heures.

45. Le représentant de l'Australie a fait siennes les observations faites par la Nouvelle-Zélande au sujet de l'évolution de la situation dans le Pacifique Sud en ce qui concerne les LCC. Il a noté que certes les LCC avaient attiré une grande attention et qu'il existait une importante documentation à ce sujet, mais qu'en réalité, il s'agissait simplement d'un modèle économique et que dans la plupart des cas les transporteurs en question n'étaient pas soumis à un traitement réglementaire distinct. Il se demandait donc si, lors du prochain examen, les LCC ne seraient simplement pas traités comme faisant partie de la branche d'activité dans son ensemble, au lieu de constituer un secteur à part entière, ce qui n'était pas le cas selon lui. Il a dit qu'il y avait une grande diversité dans le secteur des transports à bas coûts; seuls quelques transporteurs suivaient le "pur" modèle du sud-ouest alors que d'autres s'en éloignaient. En réalité, il pensait qu'il s'agissait juste de compagnies aériennes différentes qui identifiaient des possibilités et des créneaux commerciaux différents. Cependant, un secteur qui changeait rapidement était le secteur moyen et long courriers du marché des transports à bas coûts, en particulier dans la région du Pacifique, notamment à cause des grandes distances à parcourir pour effectuer des voyages internationaux. Jetstar offrait des services internationaux dans une configuration à deux classes, de l'Australie vers des destinations situées à une distance nécessitant jusqu'à huit heures de vol, VivaMacau exploitait des vols de Macao vers l'Australie et AirAsiaX avait également l'intention de desservir l'Australie à partir de Kuala Lumpur. Ces tendances du marché montraient que les LCC modifiaient constamment leur modèle économique pour tirer parti de toute nouvelle perspective commerciale qui apparaissait. S'agissant de la question de l'accès aux terminaux, l'intervenant a noté que l'une des principales caractéristiques de nombreux LCC était leur niveau d'innovation et qu'un grand nombre d'entre eux avaient très rapidement obtenu un accès à la fois aux aéroports secondaires et aux terminaux.

46. Le représentant de la Chine a dit que la note du Secrétariat donnait un bref aperçu des compagnies aériennes à bas coûts chinoises et qu'il souhaitait partager avec les Membres un peu plus de renseignements concernant ce modèle de transport aérien en Chine. Pour satisfaire aux besoins diversifiés des consommateurs, le gouvernement chinois avait agréé depuis 2005 plusieurs compagnies aériennes qui avaient l'intention d'opérer en tant que compagnies à bas coûts. Pour mieux comprendre les besoins des consommateurs, en 2005, avant le lancement de Spring Airlines, l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC) avait tenu une audience publique au sujet de la différenciation des services qui permettrait à Spring Airlines de mettre en place une exploitation à bas coûts. La différenciation des services consistait notamment à réduire la franchise de bagages, à ne pas offrir de repas gratuits, à ne pas utiliser de passerelles d'embarquement, à introduire des procédures particulières pour l'embarquement et le débarquement des passagers, à réduire les services d'escale non nécessaires, à assurer une rotation rapide des aéronefs et à mettre en place ses propres systèmes d'information TI concernant les ventes, les arrivées et les départs, etc.

47. La CAAC travaillait assidûment à améliorer l'environnement économique des compagnies aériennes à bas coûts. Cependant, le prix des carburants, qui était un important facteur dans le fonctionnement des compagnies aériennes, échappait à leur contrôle, et même au contrôle de la CAAC. Les directives concernant le prix des carburants et des combustibles s'appliquaient à tous les secteurs de l'économie chinoise.

48. Ce modèle relativement nouveau avait encore un caractère expérimental en Chine. Les liaisons aériennes internationales de la Chine étaient devenues accessibles aux compagnies aériennes à bas coûts d'autres régions, au nombre desquelles figuraient Thai AirAsia, Tiger Airways, Hong Kong Express Airways.

49. En ce qui concerne la récente offre lancée par Ryanair sur Aer Lingus, le représentant de l'Afrique du Sud s'est demandé si, au cas où l'initiative de Ryanair avait été couronnée de succès, le transporteur aurait dû faire face à des restrictions pour l'exploitation des liaisons transatlantiques compte tenu de son statut de compagnie à bas coûts. Le représentant des Communautés européennes a répondu que dans le cadre du nouvel accord entre les États-Unis et l'UE, mais aussi dans le cadre des ASA bilatéraux conclus entre les États membres et les États-Unis, il n'était pas obligatoire qu'une compagnie aérienne soit un transporteur en réseau pour être autorisée à effectuer des vols.

#### D. SERVICES DE TRANSPORT NON RÉGULIER DE PASSAGERS

50. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a demandé aux Membres ayant un important secteur des vols d'affrètement de donner leur avis sur l'avenir du secteur sur un marché de plus en plus ouvert et déréglementé. Il croyait savoir que le secteur des vols non réguliers ou des vols d'affrètement était né en raison d'une disposition de la Convention de Chicago qui en autorisait le développement hors du cadre des ASA bilatéraux. Il restait quelques régimes de protection des consommateurs qui s'appliquaient aux opérations non régulières, mais pas aux opérations régulières, et il se demandait cependant quel avenir ce segment de la branche d'activité avait et ce qu'il en resterait après une période de cinq à dix ans.

51. Pour répondre succinctement à la question de la Nouvelle-Zélande, le représentant de l'Australie a dit que, si le secteur des vols d'affrètement n'était pas bien développé en Australie, à cause des contraintes du système bilatéral comme c'était le cas dans de nombreux arrangements traditionnels, il était cependant important, puisqu'il permettait aux transporteurs de tester le marché avec des services saisonniers ou à petite échelle, et était encore d'un grand intérêt pour le secteur du tourisme.

52. Le représentant des États-Unis a dit que la Nouvelle-Zélande avait soulevé une question intéressante. La note du Secrétariat avait bien expliqué la dynamique du secteur; à mesure que la libéralisation progressait, certaines des raisons de la création des services non réguliers avaient changé et le secteur en question était maintenant également menacé par les transporteurs à bas coûts. L'intervenant a ajouté qu'il ne prévoyait pas à long terme une diminution de l'importance des services non réguliers dans le secteur du fret; il a relevé l'importance cruciale des vols non réguliers de transport de fret, par exemple pour le transport de fret hors dimensions normales ou de fret lourd, pour les transports aériens militaires, le lancement de satellites, etc. Pour ces raisons, il était nécessaire de continuer à suivre l'approche libérale traditionnelle concernant l'agrément des vols d'affrètement.

#### E. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAUX

53. Le représentant de l'Australie a dit que le secteur présentait un intérêt particulier pour l'Australie, qui était un grand pays où les distances entre les populations étaient considérables. Il a dit qu'il faudrait faire une différence entre les compagnies aériennes régionales et les services de transport aérien régionaux, puisque bon nombre de ces services étaient assurés par des compagnies aériennes non régionales, comme par exemple les LCC. En Australie, un nombre assez élevé de communautés, en particulier les communautés côtières disposant d'un marché touristique, avaient pour la première fois bénéficié de services de jets grâce aux activités des LCC.

54. Le représentant de la Chine a indiqué qu'en 2005, la CAAC avait annoncé un ensemble de mesures visant à développer les services de transport aérien régionaux en Chine. Ces mesures prévoyaient que les compagnies aériennes seraient autorisées à ouvrir des liaisons régionales de manière indépendante, que les procédures d'agrément pour l'achat ou la location d'aéronefs régionaux à l'étranger seraient simplifiées, que les conditions ayant trait aux droits d'importation des aéronefs, moteurs et pièces détachées régionaux seraient améliorées, que le développement des aéroports

régionaux serait renforcé, que des subventions seraient accordées aux aéroports régionaux et aux compagnies aériennes offrant des services universels, etc.

55. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a noté que de nombreux services régionaux étaient essentiellement des services intérieurs et qu'il y en avait très peu, principalement concentrés en Europe, qui étaient assurés au niveau international. Il se demandait où les compagnies aériennes régionales pourraient obtenir leur capital social. Dans le cas de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, l'autorisation avait été donnée, tout au début du mouvement en faveur de la déréglementation économique, d'exercer des droits de neuvième liberté, sur une base unilatérale, ce qui avait ouvert sans restrictions ce segment de la branche d'activité à l'investissement étranger. L'intervenant était d'avis que c'était un domaine qui pourrait être examiné en vue d'une éventuelle inclusion dans le champ d'application de l'AGCS à l'avenir. Un représentant du Secrétariat a confirmé que la plupart de ces services régionaux étaient des services intérieurs. Ils avaient néanmoins été traités dans la note du Secrétariat car le mandat était d'examiner l'évolution dans le secteur des transports aériens, et pas exclusivement dans le secteur des transports aériens internationaux.

#### F. SERVICES D'AVIATION GÉNÉRALE

56. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a dit que le secteur de l'aviation générale était souvent laissé de côté mais qu'il constituait une partie importante de la branche d'activité. Il avait noté avec un intérêt particulier les renseignements donnés à la page 301 de la version anglaise de la note du Secrétariat au sujet de l'inclusion, par les États-Unis, des services aériens spéciaux dans les accords de libre-échange qu'ils négociaient. La Nouvelle-Zélande avait fait fond sur ces aspects dans certains des accords de libre-échange auxquels elle était partie. L'intervenant a relevé que certains éléments du secteur relevaient de la CPC, par exemple en ce qui concerne le secteur de l'éducation, et que c'était souvent dans cette partie de la branche d'activité que les pilotes qualifiés étaient formés et acquéraient leur expérience, avant de passer à d'autres segments du secteur de l'aviation. Par ailleurs, il avait pris connaissance avec intérêt de l'évolution du secteur des taxis aériens, en particulier aux États-Unis, étant donné que des jets d'affaires plus petits et moins onéreux commençaient à être introduits dans le secteur des vols d'affrètement dans sa forme la plus pure et il souhaitait voir comme cette partie de la branche d'activité évoluerait à l'avenir. Il était porté à croire que de gros problèmes concernant le développement de ce segment viendraient des infrastructures, notamment pour le contrôle du trafic aérien.

57. Le représentant des Communautés européennes a dit que la délégation des CE avait identifié ce secteur comme étant un secteur important et en expansion et qu'elle avait été impressionnée par le volume de renseignements rassemblés par le Secrétariat dans sa note. La Commission menait sa propre enquête concernant la configuration du secteur de l'aviation générale et avait publié son propre document de consultation plus tôt cette année pour informer les parties prenantes.

58. Le représentant de la Chine a dit que le temps de vol total de l'aviation générale en Chine s'était élevé à 192 000 heures en 2005, soit 27,3 pour cent de plus par rapport à l'année précédente. À part la formation des pilotes, les services relatifs au pétrole représentaient le principal domaine d'activité de l'aviation générale en Chine, contribuant pour 11,1 pour cent au nombre total d'heures de vol. Deer Jet Company, principal exploitant de jets d'affaires en Chine, avait effectué 4 168 heures de vol en 2005, soit 70 pour cent du marché des jets d'affaires. Air China et Shanghai Airlines exploitaient aussi des jets d'affaires. En Chine, les exploitants de jets d'affaires offraient des services de gestion en fiducie des jets d'affaires, mais il n'y avait actuellement pas d'exploitants en copropriété.

#### G. SERVICES DE FRET AÉRIEN

59. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a dit que le secteur avait été amplement examiné au cours du séminaire de la veille. Un élément qui était apparu était la nature particulière du secteur

lorsqu'il s'agissait des droits de trafic aérien, ainsi que l'accent mis sur la nécessité d'accorder les droits de trafic de cinquième liberté prévus par les accords plus ouverts. La branche d'activité avait attiré l'attention sur les déséquilibres entre les flux de fret; sur un itinéraire particulier entre A et B, le poids du fret était de deux à trois fois supérieur dans une direction par rapport à l'autre, de sorte que la flexibilité des liaisons triangulaires, voire plus complexes, était indispensable. En tirant profit des ASA que la Nouvelle-Zélande avait signés avec l'Australie, la Chine, l'Allemagne et les États-Unis et qui étaient ouverts en ce qui concerne le fret, Air New Zealand avait pu mettre en place un service circumterrestre unidirectionnel qui répondait aux besoins des négociants.

60. Lors de la libéralisation, la Nouvelle-Zélande avait initialement suivi l'approche selon laquelle il n'était pas nécessaire de traiter séparément les services de fret. Plus récemment cependant, elle avait été convaincue que, même si un partenaire bilatéral n'était pas disposé à libéraliser les services de passagers, il pourrait être prêt à libéraliser les services de fret, et elle avait commencé à accepter ce principe avec un certain nombre de partenaires. Le secteur du fret présentait des caractéristiques différentes de celles du secteur du transport de passagers, même si les compagnies aériennes transportant des passagers transportaient aussi du fret dans les soutes ventrales de leurs aéronefs et notaient légitimement qu'elles étaient aussi en concurrence avec des transporteurs qui pourraient être dotés d'un régime d'exploitation plus libéral si les services de transport de fret spécialisés étaient traités séparément.

61. Dans la note du Secrétariat, il avait été demandé s'il y avait lieu de mener des travaux complémentaires au sujet du secteur du fret, et l'intervenant a indiqué qu'il serait utile d'examiner si au niveau mondial, des dispositions distinctes étaient prises pour les services de fret, mais conscient des limitations en matière de données qui existaient, il a dit que la première étape consistait à évaluer s'il était réalisable de mener les travaux en question. Il était d'avis que ce serait un prolongement utile de la méthode QUASAR, mais qu'une façon d'avoir une idée de la tâche à réaliser serait peut-être de se concentrer sur les principaux flux de fret comme pour les travaux portant sur les services de passagers, domaine dans lequel le Secrétariat avait déterminé que les 100 ou 200 ASA les plus importants couvriraient l'ensemble de la branche d'activité.

62. L'intervenant a aussi noté que le fret était un domaine qui avait été considéré comme un domaine pilote en ce qui concerne la possibilité d'élargir le champ d'application de l'AGCS aux droits essentiels. Sur le plan théorique, la délégation de la Nouvelle-Zélande jugeait les travaux intéressants, mais soulignait la nécessité de procéder à un examen minutieux des avantages et inconvénients pertinents et ajoutait que les discussions menées au cours du séminaire avaient utilement contribué à la réflexion. L'intervenant a par ailleurs noté que les réflexions d'un auteur concernant ce à quoi un accord visant le fret pourrait ressembler avaient été reproduites à partir de la page 355 de la version anglaise de la note du Secrétariat. Une première lecture lui donnait à penser que l'accord ressemblait plus à un ASA qu'à un arrangement qui pourrait faire fond sur le type de dispositions figurant dans l'AGCS.

63. Le représentant de la Chine a indiqué que dans son pays le trafic de fret et le trafic postal s'étaient élevés à 3,49 millions de tonnes en 2006, soit une progression de 13,9 pour cent par rapport à 2005. Le taux de croissance moyen annuel avait été de 12,6 pour cent en 2001 et 2006. La politique chinoise en matière d'investissement étranger dans les compagnies de transport exclusif de fret était alignée sur celle appliquée aux compagnies de transport exclusif de passagers ou aux compagnies mixtes; selon cette politique, la participation étrangère totale pouvait s'élever à 49 pour cent du capital des compagnies aériennes chinoises alors que les parts d'un investisseur étranger et de ses filiales pouvaient totaliser 25 pour cent au maximum.

64. Ces dernières années, quelques coentreprises de transport exclusif de fret étaient en cours de création ou avaient été créées tout comme le décrivait le document S/C/W/270/Add.2. Toutefois, au paragraphe 396, il y avait une erreur minime concernant la coopération entre China Eastern Airlines et

Singapore Airlines. Les deux compagnies aériennes recherchaient une alliance stratégique complète au lieu d'une simple coopération dans le secteur du fret aérien. Les négociations s'étaient achevées, et Singapore Airlines et Temasek Holdings détiendraient une part de 24 pour cent de China Eastern Airlines. Cependant, la transaction devait encore être approuvée par les actionnaires des deux côtés d'ici à la fin de l'année. Les compagnies de transport exclusif de fret désignées par les États-Unis étaient autorisées à établir leurs propres centres de fret en Chine continentale après la modification de l'ASA conclu entre la Chine et les États-Unis en 2004. FedEx et UPS étaient en train de mettre en place leurs centres de fret dans les aéroports de Guangzhou Baiyun et de Shanghai Pudong respectivement. Le marché du fret aérien entre la Chine et les États-Unis serait entièrement libéralisé en 2011 selon les modifications apportées à l'ASA en mai de cette année.

65. L'intervenant a relevé que le déséquilibre du trafic de fret aérien entre la Chine et d'autres régions correspondait à la structure du commerce international chinois. Le trafic de perfectionnement représentait environ la moitié du commerce international du pays. Il nécessitait des importations de matières premières et de composants, et les produits finis devaient être envoyés vers le reste du monde. Les importations pouvaient être effectuées par voie maritime et les exportations par voie aérienne car dans les deux cas, la sensibilité au facteur temps était différente.

66. Le représentant des États-Unis a dit que la déclaration de la Chine montrait les gains que l'on pouvait récolter en faisant preuve d'innovation en matière de libéralisation. Il a souligné l'importance de la libéralisation du fret pour les relations entre la Chine et les États-Unis, la Chine ayant œuvré avec les États-Unis pour obtenir un résultat très important, à savoir ouvrir son marché de fret d'ici à 2011. Cet accord avait déjà facilité la tâche à FedEx et UPS pour l'ouverture de centres de fret en Chine et contribuerait notablement à lier étroitement les marchés des États-Unis, de l'Asie et de l'Europe en ce qui concerne les services de livraison exprès sans interruption à travers ces marchés, ce qui faciliterait considérablement les échanges mondiaux.

67. Le représentant de l'Australie a noté que le rythme de la libéralisation du fret témoignait du fait que le service était essentiel pour le commerce mondial. Il a souscrit à la déclaration de la Nouvelle-Zélande ayant trait à l'importance des droits de cinquième liberté pour le secteur du fret, mais a souligné l'importance grandissante qu'avaient également les droits de septième liberté. Au paragraphe 472 du document du Secrétariat, il était dit que le service de fret circumterrestre rendu possible par les droits de trafic de cinquième et de septième libertés représentait un système sans équivalent dans le domaine du transport de passagers, où un tel principe était largement inconcevable. En effet, c'était en grande partie le cas pour le moment, mais il était à espérer que c'était un domaine où des progrès pourraient être réalisés à l'avenir. Au cours des dix dernières années, l'Australie avait adopté une politique consistant à négocier des accords de fret entièrement ouverts; elle appliquait maintenant des arrangements de fret ouverts, y compris pour les droits de cinquième liberté, dans le cadre de plus d'un tiers des ASA qu'elle avait conclus, ce qui ne donnait cependant pas un tableau complet de la situation car nombre de ces ASA avaient été négociés au cours des dix années précédentes et concernaient les principaux partenaires commerciaux de l'Australie. La délégation australienne présenterait ultérieurement d'autres observations au Secrétariat.

68. L'intervenant a également adhéré à l'idée de la Nouvelle-Zélande selon laquelle le fret était un domaine où d'autres travaux théoriques pourraient être menés, dans le cadre de l'examen en cours ou à l'avenir; c'était un domaine où le multilatéralisme avait beaucoup à offrir et où l'AGCS pourrait constituer un modèle utile ainsi qu'une solution possible.

#### H. CRÉNEAUX

69. Le représentant de la Chine a dit qu'en 2006, les mouvements d'aéronefs dans les aéroports de la Chine continentale s'étaient élevés au total à 3,49 millions et que l'aéroport international de la capitale, Beijing, en avait enregistré 380 000, ce qui était un nouveau record, tandis que le nombre de

mouvements d'aéronefs dans les aéroports de Shanghai et de Guangzhou avait également augmenté. La multiplication des mouvements d'aéronefs avait conduit à un conflit entre la rapide progression de la demande du marché et le nombre limité de créneaux disponibles. En août 2007, la CAAC avait publié les Règles provisoires concernant la gestion des créneaux, qui constituaient le système de gestion des créneaux régi par le gouvernement avec la participation des acteurs. Des comités de coordination des créneaux avaient été créés dans les aéroports où l'activité était très intense et les membres des comités provenaient de la CAAC, des bureaux de contrôle du trafic aérien, des compagnies aériennes et des aéroports. Les principes en vigueur dans le monde avaient été adoptés pour assurer l'ouverture, l'égalité et l'équité dans l'attribution des créneaux.

70. Le représentant des Communautés européennes a dit que dans sa note, le Secrétariat avait très largement rendu compte des travaux d'enquête actuellement menés dans les CE au sujet des façons de résoudre le problème du débit des aéroports en Europe, où de nombreux aéroports étaient encombrés et entièrement coordonnés tout au long de la journée. L'enquête en question portait sur la question de savoir s'il y avait des moyens d'améliorer les possibilités d'accès aux marchés pour les compagnies aériennes et sur la question du "marché gris", moyen qui permettait aux compagnies d'échanger des créneaux au lieu de passer par le coordinateur qui les attribuait au début de chaque saison d'établissement d'horaires. Les CE menaient des consultations avec les parties intéressées, y compris les autorités de l'aviation civile des États membres et les autres acteurs du secteur des transports, le but étant de trouver un système susceptible de régler à court terme la question du débit des aéroports européens. Lorsqu'il s'agissait de la planification à long terme des infrastructures aéroportuaires, il y avait des questions de planification qui étaient réglées au niveau local par les autorités locales ou nationales des États membres.

#### I. ALLIANCES ET COOPÉRATION ENTRE COMPAGNIES AÉRIENNES

71. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a dit que les alliances et d'autres formes de coopération étaient un moyen pour les compagnies aériennes de faire face aux contraintes du cadre bilatéral dans lequel elles opéraient, ainsi qu'une réalité économique. S'agissant du document du Secrétariat, il a observé qu'un élément qui en était absent et qui ne cessait d'être important, en particulier pour les compagnies aériennes qui ne faisaient pas partie de certaines des alliances mondiales, était le rôle joué par l'IATA, qui avait été considérablement affecté par les autorités chargées de la concurrence d'un nombre limité des Membres. Cela influait sur la branche d'activité et bien qu'il sache que l'AGCS n'était pas essentiellement axé sur la réglementation de la concurrence, l'intervenant estimait que c'était un domaine qui aurait peut-être mérité d'être analysé.

72. L'intervenant a noté qu'à la fin de la section pertinente de la note, le Secrétariat avait abordé des aspects du partage de codes pour ce qui était de savoir en quoi ils étaient affectés par les ASA. C'était un domaine où l'on ne cessait d'apprendre des choses sur la façon originale dont ses partenaires bilatéraux s'attaquaient à la question de savoir comment traiter le partage de codes et c'était un domaine qui méritait un examen plus approfondi. L'intervenant était cependant conscient des contraintes documentaires qui existaient à cet égard, puisque le partage de codes n'était pas nécessairement traité dans les ASA bilatéraux qui étaient censés être déposés auprès de l'OACI et qu'il était souvent visé par des mémorandums d'accord, qui étaient bien plus difficiles à obtenir.

73. Quant aux alliances mondiales, le représentant a noté combien elles avaient été très fluctuantes par le passé et combien elles semblaient s'être quelque peu stabilisées plus récemment. Toutefois, il existait encore dans le monde de nombreuses petites compagnies aériennes qui ne faisaient pas partie de ces alliances mondiales.

74. Le représentant de l'Australie a partagé la vue de la Nouvelle-Zélande selon laquelle le partage de codes et les alliances étaient certains des moyens innovants utilisés par les compagnies aériennes pour remédier à certaines des restrictions du cadre bilatéral, mais qu'ils étaient aussi un

moyen pour ces compagnies d'accroître les possibilités commerciales sur les itinéraires longs à faible trafic; un cas pertinent était celui des liaisons entre l'Australie et l'Europe, cas dans lequel, au cours de la décennie passée, chaque compagnie aérienne d'Europe continentale qui s'était retirée du marché australien avait cependant le plus souvent conservé une forte présence grâce à des arrangements de partage de codes. C'était un domaine où de nombreuses recherches détaillées n'étaient pas disponibles, ce qui mettait peut-être en évidence certaines des limitations en matière de données mentionnées par le Secrétariat. Quant à l'observation faite par la Nouvelle-Zélande à propos de l'incorporation de dispositions relatives au partage de codes dans des mémorandums d'accord, l'intervenant y souscrivait, notant que c'était souvent le cas aussi pour le fret et ajoutant qu'il était malheureux que les mémorandums d'accord ne soient généralement pas rendus publics. L'Australie appliquait une politique consistant à rendre ses mémorandums d'accord accessibles si le partenaire bilatéral concerné y consentait. C'était un autre exemple qui montrait que la transparence des arrangements relatifs aux services aériens pouvait réellement permettre aux théoriciens ainsi qu'aux professionnels et aux acteurs de la branche d'activité de mieux comprendre les possibilités qui leur étaient offertes.

## J. PROPRIÉTÉ

75. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a dit que ce sujet représentait une partie excessivement importante de l'examen, domaine où de nombreux acteurs de la branche d'activité, pour ne pas dire du gouvernement, avaient exprimé leur mécontentement et que c'était une question que l'OACI avait cherché à résoudre lors de sa cinquième Conférence mondiale de transport aérien. Il a félicité le Secrétariat pour avoir fait une synthèse très claire des divers concepts. Il y avait une différence importante entre le régime de propriété et de contrôle qu'un pays choisissait d'adopter pour ses propres transporteurs, comme dans le cas de la Nouvelle-Zélande, où les compagnies aériennes dont la propriété substantielle et le contrôle effectif n'étaient pas détenus par ses propres ressortissants n'étaient pas désignées, et le type de critère inclus dans les ASA, cas dans lequel une partie privait potentiellement un partenaire de droits compte tenu du régime de propriété de sa compagnie aérienne, en particulier si cette dernière comptait contourner les arrangements conclus par un État avec un autre pays. Les États-Unis avaient bien évoqué la question en répondant à une question de l'Afrique du Sud et en indiquant que si, par exemple, les parties concernées avaient toutes conclu des arrangements de type "ciel ouvert", des dérogations pouvaient être accordées. Cela étant, la Nouvelle-Zélande avait conclu un accord bilatéral restrictif avec le Royaume-Uni et un problème avait surgi lorsque Sir Richard Branson avait voulu créer une compagnie aérienne en Australie pour effectuer des vols vers la Nouvelle-Zélande. Comme la compagnie aérienne, Pacific Blue, était maintenant la propriété de l'Australie et sous son contrôle, elle ne posait plus problème mais elle avait été une source de préoccupation à l'époque.

76. Sur le plan international, on observait une tendance à adopter des critères tels que l'établissement principal où avait lieu le contrôle réglementaire effectif. Le contrôle réglementaire effectif était très important en ce qui concerne les préoccupations en matière de sécurité suscitées par les transporteurs sous pavillon de complaisance. Ces préoccupations étaient apparues en Nouvelle-Zélande lorsqu'une compagnie aérienne d'un pays de la région avait voulu exploiter des vols à destination de la Nouvelle-Zélande, mais avec des aéronefs enregistrés en Sierra Leone et inscrits sur la liste noire des CE.

77. Les concepts de propriété étaient donc très importants, mais la principale question était de savoir quelle était la meilleure façon d'aller de l'avant. Depuis des années, la Nouvelle-Zélande cherchait, avec un grand succès, à négocier des conditions plus souples en matière de propriété avec ses partenaires bilatéraux. Cela étant, si une compagnie aérienne exploitait un réseau de services internationaux, ses activités pouvaient être limitées du fait qu'elle opérait dans le cadre de juste un très petit nombre d'arrangements bilatéraux selon le critère traditionnel de la propriété substantielle et du contrôle effectif et, sur cette base, la compagnie aérienne concernée n'avait pas la certitude qu'une



plus grande participation étrangère au capital était autorisée. La possibilité d'accéder aux marchés de capitaux internationaux pourrait avoir une certaine importance pour la viabilité des entreprises, l'accès à des capitaux meilleur marché, etc. La question de la propriété n'était pas traitée de manière adéquate par le cadre bilatéral dans lequel la plupart des compagnies aériennes internationales opéraient actuellement et la vraie question était celle de savoir quelle était la meilleure façon de le faire. Le représentant a noté que le Secrétariat avait donné des exemples très détaillés au sujet des investissements étrangers dans les compagnies aériennes, qui, pour la plupart, étaient inférieurs à 25 ou à 49 pour cent en raison de limitations bilatérales. Quelques groupes de transport aérien, en particulier le groupe Virgin, avaient fait preuve de créativité en développant leurs activités internationales dans le cadre de partenariats, mais c'était un domaine où le secteur des transports aériens était épinglé en raison d'un régime restrictif auquel la plupart des autres secteurs de services n'étaient pas confrontés.

78. Le représentant de la Chine a dit que, selon les Dispositions concernant l'investissement étranger dans l'aviation civile publiées en 2002, les investisseurs nationaux devaient détenir au moins 51 pour cent des parts des coentreprises de transport aérien alors que les parts totales d'un investisseur étranger et des entreprises qui lui étaient affiliées ne devaient pas dépasser 25 pour cent. Auparavant, les parts détenues par tous les investisseurs étrangers étaient de 35 pour cent au maximum et les droits de vote s'élevaient à 25 pour cent. Les chiffres indiqués à ce sujet dans le tableau 54 de la note du Secrétariat n'étaient pas corrects. En Chine, la politique en matière d'investissement national prescrivait que la propriété ou le contrôle d'Air China, de China Southern Airlines et de China Eastern Airlines devaient être détenus par l'État. La répartition des parts des trois grandes compagnies aériennes susmentionnées, indiquée dans le tableau 56 de la note du Secrétariat, était assez inexacte. À la fin de 2006, l'État détenait 40,4 pour cent des parts d'Air China et Cathay Pacific 17,34 pour cent, tandis que les parts totales des investisseurs étrangers se montaient à 34,21 pour cent. L'État possédait 50,3 pour cent de China Southern Airlines et les investisseurs étrangers 26,84 pour cent. En outre, 61,64 pour cent des parts de China Eastern Airlines étaient aux mains de l'État, la participation étrangère totalisant 32,2 pour cent. China Northern Airlines et Yunnan Airlines n'étaient plus des compagnies indépendantes. La première avait fusionné avec China Southern Airlines à la fin de 2004 et China Eastern Airlines en avait acquis des parts en mai 2005. La clause de désignation figurant dans les ASA conclus par la Chine appliquait encore le critère de la propriété substantielle et du contrôle effectif. Chaque partie pouvait annuler l'agrément d'exploitation si les compagnies désignées ne satisfaisaient pas à ce critère.

79. Le représentant du Brésil a félicité le Secrétariat pour sa note. S'agissant de l'approche adoptée par la Nouvelle-Zélande à l'égard de la question de la propriété, il se demandait en quoi la question était liée à l'AGCS. Au titre de l'article XXVIII de l'AGCS, une personne morale d'un autre Membre s'entendait de toute partie qui effectuait d'importantes opérations commerciales sur le territoire de ce Membre, quel que soit son régime de propriété. En outre, dans la jurisprudence au titre de l'AGCS concernant l'affaire des bananes, il était indiqué que le régime de propriété final n'entrait pas en ligne de compte pour déterminer de quel Membre le fournisseur de services relevait. L'intervenant se demandait donc en quoi la question de la propriété se rapporterait aux engagements pris dans le cadre de l'AGCS dans le domaine des transports aériens. En réponse à la question soulevée par le Brésil, le représentant des États-Unis a dit que la question de la propriété et du contrôle en jeu était liée à l'exercice des droits de trafic, et ceux-ci étaient exclus du champ d'application de l'AGCS par l'Annexe sur les services de transport aérien. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a souscrit aux vues des États-Unis et a ajouté que cela pourrait indiquer une solution possible à l'un des plus grands dilemmes du secteur des transports aériens internationaux et montrer que l'AGCS avait peut-être quelque chose à offrir dans ce domaine.

K. AUTRES ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES ET RÉGLEMENTAIRES IMPORTANTES

80. Aucune délégation n'a pris la parole à ce sujet.

81. En réponse à certaines questions soulevées au titre de ce point, un représentant du Secrétariat a dit que pour des raisons de cohérence, il n'avait pas été fait mention du marché aérien unique des CE, puisque l'accord avait déjà été considéré dans le cadre du QUASAR comme visant le trafic intérieur, mais le Secrétariat était prêt à l'inclure dans son analyse.

82. Quant aux éléments de l'harmonisation réglementaire figurant dans la description des accords plurilatéraux conclus par les CE, l'intervenant a expliqué que la question n'avait pas été abordée dans le document parce que, ainsi qu'il était dit au paragraphe 9 du document S/C/W/270, les documents du Secrétariat visaient uniquement les éléments ayant purement trait à l'accès aux marchés en raison du manque de temps. Il a aussi indiqué que, dans la description de l'EACE, la note avait évoqué les mesures d'harmonisation réglementaires, puisque celles-ci influaient sur les concessions accordées en matière d'accès aux marchés, et qu'il avait été proposé de distribuer le texte des accords plurilatéraux, qui permettrait d'évaluer les mesures réglementaires. En passant, il a noté que les renseignements concernant les accords plurilatéraux étaient incomplets car aucune donnée sur la ratification et l'entrée en vigueur n'était accessible au public.

83. Pour ce qui est des observations faites par l'Australie et la Nouvelle-Zélande à propos des ressources nécessaires pour distribuer le texte de tous les accords plurilatéraux, l'intervenant a indiqué que cette tâche ne serait pas contraignante puisque le Secrétariat avait déjà rassemblé, avec de gros efforts, le texte de tous les accords.

84. En ce qui concerne la question de savoir s'il était possible d'inclure le fret dans l'analyse, l'intervenant a indiqué qu'il serait nécessaire de disposer du texte des ASA bilatéraux. On pouvait trouver ce texte dans l'application DAGMAR de l'OACI, application à laquelle le Secrétariat avait, à plusieurs reprises et jusqu'à présent sans succès, essayé d'accéder. Aucune indication claire concernant les conditions d'accès à l'application DAGMAR n'avait été reçue de l'OACI.

85. Pour ce qui est d'étendre l'analyse du partage de codes, cette tâche pourrait être entreprise assez facilement car le Secrétariat avait déjà créé une base de données à l'aide des renseignements pertinents disponibles. Par manque de temps, il n'avait pas été en mesure de vérifier complètement et d'utiliser les renseignements qui y figuraient, mais il pourrait le faire aisément et cela prendrait un mois environ. Des considérations similaires étaient valables pour l'approfondissement de l'analyse de la propriété.

86. S'agissant de la politique de la concurrence et du système d'interligne de l'IATA, là encore, le Secrétariat avait délibérément choisi de ne pas traiter la question, qui n'avait pas une incidence directe sur l'accès aux marchés, compte tenu également de la controverse qu'avait suscitée l'examen du sujet effectué par le Secrétariat lors du premier examen. Toutefois, le Secrétariat était en mesure de mener de tels travaux et était prêt à le faire.

87. Enfin, comme pour les données erronées ayant trait au régime de propriété des compagnies aériennes chinoises, l'intervenant a indiqué qu'elles étaient extraites d'Airline Business et, à ce propos, il a de nouveau demandé aux Membres de signaler toute erreur ou omission au Secrétariat.

88. Le représentant du Taipei chinois a attiré l'attention sur une erreur figurant dans le tableau 56 de la page 424 de la version anglaise de la note du Secrétariat, la compagnie China Airlines y étant indiquée comme appartenant à la Chine alors qu'elle appartenait au Taipei chinois.

89. Passant à la partie II du point A de l'ordre du jour, le Président a rappelé que lors de la réunion consacrée à l'examen tenue le 1<sup>er</sup> mars, le Conseil avait examiné la note relative au QUASAR élaborée par le Secrétariat (document S/C/W/270/Add.1, daté du 30 novembre 2006). Suite à cette discussion, plusieurs délégations avaient demandé aux Membres de fournir au Secrétariat des renseignements actualisés sur leurs ASA bilatéraux, afin d'actualiser la base de données QUASAR. En outre, à la

réunion informelle tenue par le Conseil le 13 mars, il avait été décidé que la date de la troisième réunion consacrée à l'examen, c'est-à-dire la date de la réunion en cours, serait considérée comme la date limite à laquelle les Membres pourraient présenter des corrections ou des données complémentaires concernant la base de données QUASAR. C'était dans ce contexte que la délégation australienne avait présenté, le 10 septembre 2007, la communication reproduite dans le JOB(07)/136.

90. Le représentant de l'Australie a présenté la communication de la délégation de son pays ayant trait à l'actualisation de la base de données QUASAR (JOB(07)/136) par l'Australie. Il a rappelé qu'à la réunion de mars 2007 consacrée au deuxième examen des services de transport aérien, son pays avait encouragé les Membres à actualiser les renseignements relatifs aux ASA bilatéraux figurant dans le QUASAR, qu'il s'agisse d'accords ayant formellement rang de traité ou d'accords de rang inférieur. Il a en outre rappelé qu'à la réunion du Conseil du commerce des services tenue le 7 juin 2007, le Président avait aussi encouragé les Membres à communiquer des renseignements au Secrétariat pour actualiser la base de données QUASAR avant la réunion en cours consacrée à l'examen. Pour sa part, l'Australie l'avait fait en se servant du modèle fourni à la fin de la documentation sur le QUASAR, ajoutant 27 nouveaux accords au QUASAR et actualisant les données concernant 34 autres accords sur 42. Des renseignements additionnels avaient aussi été communiqués, notamment au sujet du stade de ratification des accords, c'est-à-dire les 33 accords ne prévoyant pas de limitation de capacité pour les services de fret et les 26 accords incorporant le "paquet régional" australien, une initiative qui prévoyait une capacité non limitée de passagers pour les destinations d'Australie en dehors des grands aéroports de Sydney, Melbourne, Brisbane et Perth. L'intervenant estimait que le QUASAR pouvait devenir un outil très utile pour les décideurs du secteur de l'aviation. Il importait donc que les autres Membres envisagent d'actualiser le QUASAR pour qu'il soit aussi complet que possible. À ce propos, il a souligné que la charge de travail nécessaire pour l'actualisation était en réalité relativement minime.

91. Le représentant des États-Unis a indiqué qu'il n'avait pas eu l'impression qu'une date limite avait été fixée pour la présentation de ce type de renseignement au Secrétariat. Il a dit qu'outre les problèmes relevés par l'Australie en ce qui concerne la notification à l'OACI et la diversité du statut juridique des accords selon leur stade de ratification, les États-Unis voyaient d'autres problèmes juridiques dans la notification de ce type de renseignement, qui était nécessaire pour compléter la base de données WASA et, par voie de conséquence, le QUASAR. Les États-Unis examinaient donc encore la faisabilité juridique d'une éventuelle actualisation ainsi que ses conséquences juridiques.

92. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a indiqué qu'il venait de fournir aux Secrétariats de l'OMC et de l'OACI le texte scanné de la quasi-totalité des ASA conclus par son pays. Prenant note de l'observation faite par les États-Unis au sujet des éventuelles conséquences juridiques de la notification à l'OACI, le représentant a indiqué qu'il était parvenu à un accord informel avec le Secrétariat de l'OACI selon lequel la notification des renseignements en question ne constituerait pas un dépôt officiel des accords auprès de l'OACI – même si la Nouvelle-Zélande avait l'intention de le faire à l'avenir – mais la Nouvelle-Zélande jugeait utile que l'OACI bénéficie de la totalité de ces renseignements aux fins de ses travaux d'analyse. Il estimait aussi que la notification était utile car elle contribuait et contribuerait à l'avenir à mieux faire comprendre la situation mondiale de l'aviation, ce qui permettrait aux Membres de tirer des conclusions concernant les tendances en matière de libéralisation.

93. Le représentant des Communautés européennes a noté que les CE avaient contribué à l'actualisation en communiquant au Secrétariat des renseignements sur les "accords horizontaux" négociés par les Communautés européennes au nom de leurs États membres ainsi que sur des accords de plus vaste portée tels que l'Espace aérien commun européen (EACE). Pour ce qui est des accords bilatéraux entre des États membres et des tierces parties, l'intervenant a dit que les consultations devraient avoir lieu avec les États membres d'abord et que, de toute façon, les renseignements

éventuels en question seraient incomplets puisque de nombreuses dispositions étaient incorporées dans des mémorandums d'accord confidentiels.

94. Le Président a rappelé qu'à la fin de la réunion consacrée à l'examen tenue en mars 2007, il avait été convenu que le Secrétariat établirait une note récapitulant les propositions ayant trait aux futurs travaux concernant le QUASAR pour que les Membres l'examinent. Cette note était reproduite dans le document S/C/W/284, daté du 22 septembre 2007. Un représentant du Secrétariat a indiqué que la note donnait la liste des améliorations qui, selon le Secrétariat, pourraient être apportées au QUASAR et à l'ASAP, y compris leur introduction sur le site Web public de l'OMC et l'amélioration des données de base et des résultats obtenus et affichés. Elle donnait aussi des renseignements sur les incidences en termes de ressources pour le Secrétariat. Cette liste n'était en aucun cas exhaustive et les suggestions des Membres étaient bienvenues. Le Secrétariat souhaitait donc obtenir des indications sur ce que les Membres considéraient comment étant la façon la plus efficace d'utiliser et d'affiner les données d'ici au prochain examen.

95. Le représentant des États-Unis a indiqué que les États-Unis essayaient encore de déterminer ce qu'ils souhaiteraient voir dans le contexte du prochain examen et de décider lesquelles des recommandations étaient les plus rationnelles. L'introduction du QUASAR et de l'ASAP sur le site Web public de l'OMC était assurément une bonne idée. Quant au reste, les travaux complémentaires concernant le QUASAR étaient manifestement liés à la manière dont le prochain examen serait structuré et au type de sujet sur lequel il porterait en priorité. Le facteur temps était aussi crucial: les États-Unis devaient partager les documents rassemblés pendant l'examen en cours, lorsqu'ils seraient mis en distribution générale, avec les parties prenantes afin de déterminer ce qui importait le plus pour eux pour que les décideurs des États-Unis puissent définir les meilleures améliorations à apporter et dans quel délai.

96. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a indiqué qu'il pensait aussi qu'il fallait plus de temps pour approfondir la réflexion. Il a salué le travail du Secrétariat et a suggéré qu'après tous les efforts fournis, le Secrétariat travaille tranquillement sur la question sans être assujéti à un délai, en vue du prochain examen. Les travaux qui avaient été suggérés à propos du fret étaient sans doute utiles, en particulier à la lumière des débats tenus pendant le séminaire de la veille. De même, l'introduction du QUASAR/de l'ASAP sur le site public était utile et devrait être faite, avec une actualisation constante des données, au lieu d'attendre une nouvelle édition sur support papier du QUASAR au début du prochain examen. S'il fallait établir un ordre de priorité entre le QUASAR et l'ASAP, c'était le QUASAR qui devrait être choisi, vu que l'outil de visualisation de l'ASAP était utile mais pas indispensable, alors que l'élément clé était la base de données QUASAR. L'intervenant se demandait donc s'il était absolument nécessaire de publier le QUASAR sur support papier comme le Secrétariat l'avait fait jusqu'à présent pour le reste des documents. Il a relevé la remarque faite par le Secrétariat concernant la nécessité de disposer d'un logiciel de base de données plus robuste qu'Excel et a dit qu'il avait rencontré des difficultés semblables dans la réalisation d'un projet comparable. Il était donc favorable à la suggestion faite par le Secrétariat à ce propos. D'une manière générale, la Nouvelle-Zélande se félicitait de la suggestion ayant trait aux travaux portant sur le QUASAR, mais elle demandait instamment qu'ils soient menés à un rythme plus lent et de façon plus circonspecte.

97. Une autre représentante des États-Unis a noté que les paragraphes 17 et 18 de la note du Secrétariat faisaient allusion aux éventuelles incidences budgétaires des travaux. Les États-Unis souhaitaient avoir une idée plus claire de ces incidences pour consulter les représentants de leur Commission du budget et voir s'il convenait ou non d'approuver l'introduction du QUASAR sur Internet. Il en allait de même du support TI exigé. L'intervenante voulait savoir en particulier si les fonds requis provenaient du budget ordinaire de la Division des services ou si un financement supplémentaire était nécessaire, si celui-ci pouvait provenir d'autres divisions et, dans l'affirmative, des budgets existants ou de nouveaux budgets. Si la Commission du budget devait être consultée, la représentante se demandait aussi à quel poste budgétaire les travaux figureraient, puisqu'il n'y avait

pas, à strictement parler, de coopération technique, comment ils s'intégreraient dans la préparation du prochain examen et quelles seraient les étapes procédurales internes de la Division des services.

98. Le représentant des Communautés européennes a souligné la grande utilité de l'instrument QUASAR. À son avis, l'exactitude devrait être privilégiée par rapport à l'urgence: il faudrait prendre le temps de travailler avec les Membres de l'OMC pour vérifier l'exactitude et le caractère complet des renseignements, le cas échéant dans le cadre d'un processus plus formel. C'était seulement quand cela serait fait qu'il serait temps de réfléchir à la façon de rendre ces renseignements publics.

99. Le représentant de l'Australie a indiqué qu'il considérait le QUASAR comme étant très utile et comme méritant donc de faire l'objet de travaux complémentaires. Certaines des priorités de ces travaux apparaîtraient certainement à mesure que les Membres progresseraient dans la détermination des priorités du prochain examen. L'exactitude était essentielle et l'existence d'un document actualisé en ligne aiderait les Membres à mettre à jour les renseignements concernant les accords qu'ils avaient conclus et donc à améliorer l'exactitude globale. C'était préférable au fait de devoir attendre la publication de la version papier du document tous les cinq ans.

100. Le représentant du Canada a indiqué qu'il ne voyait pas de problème à ce que le QUASAR soit introduit sur le site Web public de l'OMC. Il partageait la vue de la Nouvelle-Zélande au sujet de la priorité à accorder au QUASAR par rapport à l'ASAP, s'il fallait opérer un choix en la matière. Pour prendre une décision définitive, il fallait attendre l'examen des incidences budgétaires. Enfin, l'intervenant a indiqué que la délégation de son pays devait réfléchir plus avant sur la faisabilité d'une notification concernant l'actualisation du QUASAR.

101. Un représentant du Secrétariat a dit que les ressources nécessaires pour les travaux suggérés ne proviendraient pas du budget ordinaire existant de la Division des services et que le Secrétariat devrait chercher d'autres ressources au sein de l'Organisation. Le Secrétariat ne pouvait pas encore fournir de chiffres sur le coût éventuel des travaux mais pourrait le faire à la prochaine réunion. Quoi qu'il en soit, les sommes en jeu n'étaient pas importantes.

102. La représentante des États-Unis a indiqué que, puisque l'introduction du QUASAR sur le site Web nécessiterait un financement additionnel, il serait nécessaire de procéder à une analyse coûts-avantages complémentaire, en particulier compte tenu du fait qu'en l'absence de propositions visant à étendre l'Annexe aux droits essentiels, ces travaux pourraient être qualifiés de théoriques et être considérés comme n'entrant pas dans le cadre de l'examen en cours. Cette question était aussi liée au point suivant "Nouvelles étapes pour l'examen" et devrait donc être discutée dans ce contexte.

103. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a dit qu'aucune objection n'avait été formulée quant au fait de rendre le QUASAR public et que la question était plutôt de savoir si les renseignements en question devraient être mis à disposition sous une forme brute sans qu'il y ait de coût ou sous une forme plus conviviale, plus facilement accessible et interrogeable qui pourrait exiger des ressources additionnelles.

104. Le Président a noté que plusieurs délégations avaient dit qu'elles avaient besoin de plus de temps pour examiner si des travaux complémentaires devraient être réalisés et lesquels, et que, par conséquent, aucune décision ne pourrait être prise à ce sujet au cours de la réunion. Il a également dit qu'il n'y avait pas d'opposition à l'idée d'une plus grande transparence, mais seulement un débat sur les modalités. La question du coût avait été clairement soulevée mais ne pourrait pas être réglée au cours de la réunion, puisque le Secrétariat ne pouvait pas encore fournir de chiffres précis.

105. La représentante des États-Unis a reconnu qu'il y avait une convergence de vues au sujet de la transparence, mais que les avis divergeaient aussi sur la question "quoi, comment et combien". L'introduction du QUASAR sous sa forme brute sans qu'il y ait de coût ne posait pas de problème,

alors qu'un projet plus complexe et coûteux devrait être étudié plus avant. Cependant, la question était peu importante par rapport au débat sur les nouvelles étapes pour l'examen.

106. Le représentant des Communautés européennes a indiqué que le QUASAR était une entreprise à long terme qui s'étendait au-delà de l'examen en cours. Si le document devait être un document actualisé, comme le proposaient quelques délégations, il devrait prendre en compte les changements qui se produisaient quotidiennement dans le monde de l'aviation et il devrait être actualisé entre deux examens de sorte que les Membres puissent obtenir un document déjà élaboré dont ils discuteraient au début du prochain examen. Le sort du QUASAR devait donc d'une façon ou d'une autre être dissocié de l'examen en cours.

107. Le Président a proposé de donner la parole à la représentante de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour qu'elle fasse une déclaration informant les Membres des principaux sujets discutés au cours de la trente-cinquième session de l'Assemblée de l'OACI qui s'était récemment tenue.

108. La représentante des États-Unis a demandé si la déclaration de l'OACI était pertinente pour le point de l'ordre du jour en cours de discussion, qui traitait de l'évolution dans le secteur des transports aériens. La représentante du Secrétariat de l'OACI a indiqué qu'elle adapterait son intervention à la structure de l'ordre du jour. La représentante des États-Unis a dit qu'elle préférerait que toutes les discussions concernant les points A et B de l'ordre du jour aient lieu entre les Membres de l'OMC en une seule fois et qu'ensuite seulement, les observations du Secrétariat de l'OACI soient discutées au titre du point "Autres questions" de l'ordre du jour. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a dit qu'il préférerait entendre la déclaration de l'OACI avant que les Membres ne débattent du point B de l'ordre du jour.

109. Après une courte suspension de la réunion, la représentante des États-Unis a indiqué que sous l'égide du Président, elle était convenue avec le représentant de la Nouvelle-Zélande que l'OACI présenterait une brève déclaration au titre du point de l'ordre du jour en cours d'examen et reviendrait pour s'exprimer au titre du point suivant de l'ordre du jour.

110. La représentante du Secrétariat de l'OACI a indiqué qu'un des principaux sujets discutés à l'Assemblée de l'OACI concernant la réglementation économique avait été la question de la transparence. Suite à la présentation d'un document de la délégation australienne, de nombreux participants avaient été favorables à l'idée selon laquelle le partage de renseignements sur la transparence des accords sur les services aériens était indispensable. Les obligations des États en matière de notification au titre des articles 81 et 83 de la Convention de Chicago avaient été rappelées et reconnues. Il avait aussi été estimé qu'une plus large publication, au niveau national, des accords sur les services aériens pourrait promouvoir la transparence. L'OACI continuerait à œuvrer dans ce domaine. S'agissant du partage de renseignements entre l'OACI et l'OMC, la représentante de l'OACI a noté avec satisfaction que le travail du Secrétariat de l'OACI avait été reconnu et salué sans réserve dans les documents établis par le Secrétariat de l'OMC. Les travaux de l'OMC reposaient pour beaucoup sur les bases de données, les modèles d'accords sur les services aériens, les documents d'orientation, les manuels et les études de l'OACI. L'intervenante a salué le travail réalisé par le Secrétariat de l'OMC au sujet du QUASAR. Cependant, elle a élevé une mise en garde concernant l'interprétation des résultats obtenus, étant donné que le niveau d'ouverture des accords bilatéraux ne pouvait pas être jugé uniquement selon les critères et hypothèses retenus par le QUASAR, ni sur la base des renseignements ayant trait aux accords régionaux qui n'étaient pas encore entrés en vigueur et qui, dans certains cas, n'étaient même pas contraignants. Pour ce qui est du document S/C/W/284, elle a noté que le QUASAR était déjà accessible au grand public d'une façon limitée et que le Secrétariat de l'OMC envisageait d'en élargir la diffusion. L'OACI croyait comprendre que la base de données WASA avait été fournie au Secrétariat de l'OMC pour un usage interne. Un autre usage affecterait la politique de l'OACI en matière de propriété intellectuelle, question qui devait être

examinée avec soin. L'OACI venait de créer un mécanisme pour étudier la meilleure façon de commercialiser et de promouvoir ses propres documents. Elle étudiait actuellement les moyens d'améliorer l'utilisation des renseignements qui lui appartenaient par le biais d'arrangements appropriés, y compris la coopération avec des organisations partenaires. D'ici à 2008, l'OACI se proposait de mettre en ligne les bases de données WASA et DAGMAR.

111. Le Président a proposé que le Conseil suspende la discussion de ce point et examine à nouveau les questions soulevées dans le cadre du débat au titre des points suivants de l'ordre du jour, c'est-à-dire le point B concernant le fonctionnement de l'Annexe et le point C concernant les nouvelles étapes pour l'examen. Le Conseil en est ainsi convenu.

## **POINT B FONCTIONNEMENT DE L'ANNEXE**

112. Le Président a rappelé qu'à la dernière réunion consacrée à l'examen tenue le 1<sup>er</sup> mars 2007, le Conseil avait examiné la communication reproduite dans le JOB(06)/237, daté du 13 septembre 2006, dont les coauteurs étaient l'Australie, les Communautés européennes, la Nouvelle-Zélande, la Norvège et la Suisse et qui était intitulée "Examen de l'Annexe sur les services de transport aérien – Services d'escale et d'exploitation des aéroports". En outre, depuis la dernière réunion, une nouvelle communication avait été présentée par les délégations du Canada et des États-Unis, et distribuée sous couvert du JOB(07)/143, daté du 28 septembre 2007 (et corrigendum 1, daté du 2 octobre) et intitulé "Deuxième examen sur les transports aériens".

113. La représentante des États-Unis a rappelé que les États-Unis, comme le Canada et d'autres Membres de l'OMC, estimaient que les services d'escale et d'exploitation des aéroports étaient exclus du champ d'application de l'AGCS. Ils se félicitaient néanmoins de l'occasion qui leur était donnée de discuter de la proposition reproduite dans le JOB(06)/237. Lorsqu'ils avaient étudié cette proposition, les États-Unis et le Canada avaient décidé de présenter un certain nombre de questions. Sans préjudice de leur position finale, les États-Unis étaient d'avis qu'un amendement de l'AGCS était nécessaire pour que les Membres puissent légitimement inscrire dans leur Liste des engagements dans ces sous-secteurs ainsi que dans tout autre secteur non explicitement énuméré au paragraphe 3 de l'Annexe. La préservation de la certitude juridique consacrée par l'Annexe constituait une préoccupation essentielle pour les États-Unis, qui voulaient éviter une situation dans laquelle les Membres étaient encouragés à interpréter, de manière indépendante et diverse, la portée de l'Annexe et des engagements y relatifs. Le compromis découlant des négociations du Cycle d'Uruguay était très clair: seuls trois services de transport aérien étaient visés par l'AGCS. Pratiquement tous les Membres rédigeaient leurs engagements en conséquence et même les coauteurs évitaient d'inscrire dans leur Liste des engagements dans le domaine des services d'escale et d'exploitation des aéroports. Selon cette interprétation, les Membres n'inscrivaient pas dans leur Liste des exemptions des obligations NPF dans ces deux secteurs. L'intervenante a enfin rappelé que la présente proposition des États-Unis et du Canada était en substance conforme à la communication reproduite dans le document TN/S/W/33 précédemment présentée par les États-Unis, le Canada et le Japon.

114. Le représentant du Canada a indiqué que l'objectif de son pays en tant que coauteur de la communication était d'appeler l'attention des Membres sur le fait que si l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS prévoyait la possibilité d'élargir le champ d'application de l'Annexe, elle n'indiquait rien sur le processus qui permettrait d'y parvenir. Les Membres étaient saisis d'une proposition visant à amender le paragraphe 3 de l'Annexe afin d'inclure les services d'escale et d'exploitation des aéroports. Selon le Canada, il était nécessaire, avant de penser à amender l'Annexe, que les Membres soient informés avec précision du processus qui permettrait de le faire.

115. Un autre représentant des États-Unis a présenté les questions figurant au paragraphe 4 de la proposition des États-Unis et du Canada. La proposition d'amendement de l'Annexe avait un effet potentiel non seulement sur la capacité des Membres à inscrire des engagements dans leur Liste mais

touchait aussi leurs obligations générales au titre de l'Accord, y compris les obligations NPF. Les cadres réglementaires de l'AGCS et du secteur de l'aviation étaient très différents et leur compatibilité était une question en suspens qui devait être soigneusement évaluée au niveau national. La première question demandait aux auteurs de la proposition de décrire le processus juridique par le biais duquel l'Annexe serait amendée et les diverses étapes de ce processus – une recommandation devrait-elle émaner de la session ordinaire du Conseil du commerce des services ou les coauteurs envisageaient-ils d'autres solutions? La deuxième question portait sur l'incidence de la proposition sur les actuelles exemptions des obligations NPF et sur la possibilité d'inscrire de nouvelles exemptions des obligations NPF sur la base d'une liste élargie de services au paragraphe 3. Troisièmement, les Membres auraient-ils une possibilité similaire d'apporter des corrections techniques à leurs listes pour clarifier la portée des engagements déjà contractés dans les cas où l'élargissement du champ d'application de l'AGCS pourrait avoir pour effet d'élargir la portée de ces engagements précédents? Enfin, y aurait-il une possibilité de revoir les définitions des services d'escale et d'exploitation des aéroports figurant actuellement dans la proposition des coauteurs pour assurer qu'elles reflètent fidèlement l'environnement réglementaire dans lequel ces services étaient fournis?

116. Le représentant de l'Australie a remercié les États-Unis et le Canada pour leur document, qui contribuait très utilement au débat. Il pouvait donner quelques réponses préliminaires, d'un point de vue purement australien, aux questions posées. S'agissant de la première question, l'article X de l'Accord de Marrakech prévoyait un mécanisme permettant de présenter des propositions visant à amender des dispositions des Accords de l'OMC. Un tel amendement pouvait efficacement être adopté au niveau d'une conférence ministérielle mais aussi, sur le plan juridique, au niveau du Conseil général. Sur le plan politique, l'Australie pensait que cela se produirait le plus probablement dans le cadre de la conclusion du Cycle, mais bien entendu il y aurait des étapes préliminaires pour s'assurer qu'il y avait un consensus en la matière et que les Membres nourrissant des préoccupations pouvaient être certains que celles-ci seraient prises en compte et ils pourraient donc être en mesure de faire des offres concernant les services d'escale et d'exploitation des aéroports. Une recommandation émanant de la session ordinaire du Conseil du commerce des services à la suite du processus d'examen n'était pas nécessaire, mais elle était souhaitable, précisément pour ménager une certaine certitude à tous les Membres au sujet de la meilleure façon de faire des offres et pour dissiper les préoccupations éventuelles concernant le champ d'application de l'Annexe. Les suggestions en la matière étaient bienvenues.

117. Quant aux exemptions des obligations NPF, l'Australie rappelait que ces deux secteurs étaient, à ses yeux, déjà visés par l'AGCS et que, par conséquent, il n'était pas particulièrement nécessaire de prévoir de nouvelles exemptions des obligations NPF. De surcroît, l'Australie n'était pas convaincue que de nouvelles exemptions étaient indispensables dans la pratique car la plupart des accords sur les services aériens traitaient des droits des compagnies aériennes d'assurer elles-mêmes leurs propres services d'escale et non des droits des sociétés indépendantes de fournir des services. Cela étant, l'Australie était disposée à discuter avec tout Membre qui avait réellement un problème pour étudier les façons de le résoudre. S'agissant des corrections techniques, elles pourraient être envisagées. L'Australie rappelait qu'à cet égard, les Membres avaient toujours la possibilité d'apporter des corrections techniques à leurs Listes puisqu'une procédure particulière avait été conçue à cet effet. Enfin, elle était ouverte à l'idée de revoir les définitions des secteurs données dans la proposition mais notait que dans le contexte d'une liste positive au titre de l'AGCS, il était toujours loisible aux Membres de définir les secteurs comme ils le jugeaient approprié.

118. Le représentant des Communautés européennes a aussi salué le document des États-Unis et du Canada et a indiqué qu'il souscrivait largement aux remarques faites par l'Australie à ce stade préliminaire. Il voulait en savoir plus sur les préoccupations sur lesquelles reposaient les questions soulevées par les États-Unis et le Canada.



119. La représentante des États-Unis a remercié l'Australie pour ses précisions concernant la façon dont elle percevait les aspects procéduraux. Un autre représentant des États-Unis a noté que de nombreux ASA bilatéraux autres que de type "ciel ouvert" et tous les accords de type "ciel ouvert" signés par son pays comportaient des dispositions qui traitaient à la fois l'auto-assistance en escale pour les compagnies aériennes et l'accès aux marchés concurrentiels des services d'escale dans les aéroports qu'elles desservaient. L'intervenant a noté que la proposition des coauteurs ne faisait pas de distinction entre la nature du fournisseur de services (par exemple une compagnie aérienne, un aéroport ou une société indépendante). Il a rappelé aux Membres que, comme les coauteurs le rappelaient souvent, l'AGCS s'appliquait à des mesures et que, dans la plupart des cas, les règlements ayant trait à l'accès aux services d'escale ne faisaient pas de distinction selon le type de société qui assurait ces services. Les services d'escale étaient traités dans le cadre de dispositions relatives à la réciprocité figurant dans de nombreux accords, y compris certains accords entre les États-Unis et les coauteurs.

120. Le représentant du Canada a estimé que les Membres, lorsqu'ils avaient établi des exemptions des obligations NPF à la fin du Cycle d'Uruguay, l'avaient fait sur la base de ce qu'ils pensaient être le champ d'application de l'Accord. Le Canada, par exemple, l'avait fait sur la base des trois secteurs énumérés au paragraphe 3 de l'Annexe. Il appartenait à chaque Membre de déterminer si l'élargissement hypothétique du champ d'application de l'AGCS exigerait qu'il inscrive ou non de nouvelles exemptions des obligations NPF, mais la question était de savoir si les Membres avaient le droit d'inscrire de telles exemptions lorsque de nouveaux secteurs étaient ajoutés à l'Accord. Quant aux rectifications techniques, l'article XXI n'offrait pas la garantie juridique nécessaire. Par exemple, le Canada avait inscrit dans sa Liste des engagements concernant les services auxiliaires à tous les modes de transport sur la base du fait que seuls trois services auxiliaires étaient visés par l'Annexe. Pour le Canada et pour nombre d'autres Membres, ces engagements existants en matière de services auxiliaires seraient, en l'absence d'une action corrective, automatiquement élargis suite à un élargissement du champ d'application et devraient donc être clarifiés sans passer par le processus prévu à l'article XXI.

121. Le représentant de la Chine a dit que son pays avait une opinion favorable du processus d'examen. La Chine souscrivait à certaines des préoccupations et vues exprimées dans le document des États-Unis et du Canada. Par exemple, pour elle, le champ d'application de l'Annexe se limitait aux trois services énumérés au paragraphe 3 et, de ce fait, tout élargissement de l'Annexe devrait passer par une procédure d'amendement officielle. Pour la Chine, il était aussi très important d'assurer une certitude juridique.

122. Le représentant de l'Australie a rappelé que, pour la délégation de son pays, l'AGCS visait déjà les services en question et que, par voie de conséquence, la certitude juridique de sa propre offre concernant ces services était suffisante. Toutefois, il reconnaissait que ce n'était pas la position de quelques Membres et que, partant, des efforts devraient être déployés pour répondre à leurs préoccupations. Pourtant, comme aucun secteur n'était ajouté, il ne pouvait souscrire à l'idée d'un droit automatique à ajouter de nouvelles exemptions des obligations NPF. Pour l'Australie, la seule façon d'offrir cette possibilité, pas ce prétendu "droit", était de démontrer l'existence d'un problème d'ampleur suffisamment important pour exiger une solution de ce type. Des renseignements complémentaires étaient donc nécessaires au sujet des dispositions pour lesquelles des Membres voulaient que de nouvelles exemptions des obligations NPF soient inscrites. Il en était de même pour les rectifications techniques. Si la clarification s'inscrivait dans une avancée dans le contexte d'une offre au titre de l'article XIX, il n'était pas nécessaire de recourir à l'article XXI, mais si la clarification avait pour effet de faire reculer les choses, le recours à l'article XXI s'imposait.

123. La représentante de la Chine a demandé aux coauteurs dans quels secteurs, à leur avis, il y avait des chances "d'appliquer plus largement l'Accord" selon le paragraphe 5 de l'Annexe. Elle a

également demandé au Secrétariat des précisions sur l'historique de la négociation de l'Annexe et son champ d'application.

124. Le représentant de l'Australie a indiqué que le secteur de l'aviation, dans son ensemble, faisait l'objet de l'examen, ce qui expliquait pourquoi les documents visaient tous les secteurs de l'aviation, y compris les droits de trafic. Il a rappelé que, selon les coauteurs, les services d'escale et d'exploitation des aéroports n'étaient pas directement liés aux droits de trafic.

125. La représentante des États-Unis a indiqué qu'il y avait en effet un problème en ce qui concerne les services d'escale et le traitement NPF. Diverses lois des États-Unis dans le domaine des codes aéronautiques et notamment la Loi sur les pratiques de concurrence loyale dans le transport aérien international exigeaient que le DOT mette en œuvre le principe du traitement réciproque et applique des mesures de rétorsion à l'encontre des pratiques anticoncurrentielles déloyales suivies par des entités étrangères. Cela imposait la protection d'une exemption des obligations NPF. La même loi s'appliquait au SIR ainsi qu'à la vente et à la commercialisation, ces deux secteurs étant visés par une exemption des obligations NPF et, si en 1993 les États-Unis avaient eu l'impression que les services d'escale étaient couverts par l'Annexe, cette exemption des obligations NPF aurait été élargie aux services d'escale.

126. Un représentant du Secrétariat a indiqué qu'il avait été décidé à la fin du Cycle d'Uruguay que les transports aériens seraient exclus de l'AGCS. L'Annexe n'avait cependant pas été rédigée de la façon la plus utile: les définitions simultanées de ce qui était inclus et de ce qui était exclu ne pouvaient manquer de donner naissance à des ambiguïtés et à des zones grises. La clarification des dispositions en question dépendait des Membres. Il en était de même pour les nouvelles exemptions des obligations NPF. Il appartenait aux Membres de décider s'ils voulaient autoriser l'inscription de nouvelles exemptions des obligations NPF dans les Listes et cet aspect était lié à la question de la procédure d'amendement. Si les Membres décidaient de suivre la voie de l'amendement, ils devraient appliquer l'article X de l'Accord sur l'OMC, qui faisait une distinction entre trois types de majorité. Pour les obligations NPF, l'article X:2 exigeait un accord de la part de tous les Membres de l'OMC. Pour les parties I, II et III de l'AGCS et ses Annexes, l'article X prescrivait la majorité des deux tiers et l'amendement entrerait en vigueur pour deux tiers des Membres, puis pour chaque Membre au moment du dépôt de l'instrument d'acceptation, à supposer cependant que tous les Membres adoptent l'amendement, même selon des calendriers différents. Enfin, pour les dispositions procédurales et institutionnelles des parties IV, V et VI, l'article X prévoyait l'entrée en vigueur de l'amendement pour tous les Membres après son acceptation par les deux tiers des Membres.

127. En ce qui concerne l'amendement de l'Annexe, la procédure prévue pour les parties I, II et III de l'AGCS et ses Annexes serait d'application, mais il ne serait pas correct, d'un point de vue juridique, de supposer qu'une annexe ainsi amendée à la majorité des deux tiers autoriserait d'inscrire sur les Listes de nouvelles exemptions des obligations NPF. Il en était ainsi parce que l'Annexe sur les exemptions des obligations NPF indiquait que toute nouvelle exemption demandée après la date d'entrée en vigueur de l'Accord relèverait de l'article IX:3 de l'Accord sur l'OMC (procédure de dérogation). De fait, il existait des exemples d'exemptions des obligations NPF postérieures à l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC (services de télécommunication, services financiers et possibilité d'inscrire des exemptions dans les Listes à la fin de l'actuelle suspension des exemptions des obligations NPF pour les services de transport maritime), mais ils étaient tous spécifiquement stipulés au titre de l'AGCS et de ses Annexes (ou d'une décision ultérieure dans le cas des transports maritimes). Ainsi pour les exemptions des obligations NPF, les Membres devraient peut-être réfléchir à un moyen adéquat et spécifique de résoudre ce cas.

128. La représentante de la Chine a reformulé sa question concernant les secteurs dans lesquels il y avait des chances d'appliquer plus largement l'AGCS en disant qu'il s'agissait d'une question distincte de celle de la portée de l'examen.

129. En réponse à la question de la Chine, le représentant de l'Australie a dit que bon nombre de services auxiliaires n'étaient pas liés aux droits de trafic et étaient par conséquent inclus, la raison de l'exclusion étant le caractère actuellement bilatéral des droits de trafic. La proposition des coauteurs était axée sur deux de ces services auxiliaires, les plus importants du point de vue commercial: les services d'escale et les services d'exploitation des aéroports. S'agissant des remarques faites par les États-Unis, l'Australie a noté qu'il y avait une possibilité additionnelle, distincte des nouvelles exemptions des obligations NPF, à savoir celle de modifier la description d'une mesure indiquant son incompatibilité avec l'article II dans le cadre d'une exemption des obligations NPF existante. Par exemple, si les États-Unis voulaient indiquer clairement dans la description de la mesure relative au SIR ainsi qu'à la vente et à la commercialisation qu'elle s'appliquait aux services d'escale, il ne s'agirait probablement pas d'une nouvelle exemption des obligations NPF. Le Secrétariat pourrait apporter un certain éclairage à cet égard, par exemple sur la question de savoir si l'article XXI pourrait servir à clarifier ou à modifier les exemptions des obligations NPF.

130. La représentante des États-Unis a rappelé que seuls les Membres et les groupes spéciaux pouvaient interpréter l'Accord. Formulant une observation sur un point soulevé précédemment par l'Australie, le représentant du Canada a noté que l'un des trois services énumérés au paragraphe 2, la réparation et la maintenance des aéronefs, n'était en aucune façon lié à l'exercice des droits de trafic. Deuxièmement, il a rappelé aux Membres que les services d'escale figuraient parmi les services qui avaient longtemps été considérés comme pouvant figurer dans l'Annexe, mais qui avaient disparu de la liste les derniers jours du Cycle d'Uruguay. Troisièmement, il a demandé aux Membres d'oublier les débats juridiques et de se focaliser sur la question de la certitude juridique. Le Canada n'avait pas d'intérêt en matière d'exportation dans ces deux secteurs et avait un marché ouvert pour les deux services. Il ne voulait pas gêner les Membres désireux de prendre des engagements dans ce domaine, ce qu'il voulait, c'était assurer une certitude juridique.

131. Le représentant du Taipei chinois a noté que le Taipei chinois était l'un des rares Membres qui avaient inscrit une exemption des obligations NPF pour les services d'escale parce qu'il considérait que l'AGCS visait déjà les services d'escale ainsi que certains services annexes. Le Taipei chinois avait pris des engagements concernant les services auxiliaires à tous les modes de transport tels que les services d'entreposage et de magasinage, les services d'agence de transport de marchandises et d'autres services auxiliaires et il se demandait si ces engagements seraient automatiquement étendus aux transports aériens dans le cas d'un élargissement du champ d'application de l'Annexe.

132. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a également salué le document des États-Unis et du Canada. Il s'est associé à l'appel lancé par le Canada pour que les Membres s'éloignent du débat juridique, et a noté que plusieurs Membres avaient des intérêts en matière d'exportation dans ces secteurs. Il a aussi relevé que les coauteurs ne demandaient pas à tous les Membres de prendre des engagements dans ces domaines mais simplement d'indiquer clairement que le champ d'application de l'Annexe s'étendait à ces services et il a souligné que leur principal but était d'assurer la certitude juridique. Des échanges commerciaux existaient dans ces domaines, par exemple entre les CE et la Nouvelle-Zélande, dans les deux sens. Ces secteurs avaient changé avec l'apparition de sociétés indépendantes de services d'escale et la privatisation et la concession des aéroports, l'intérêt commercial d'inscrire clairement ces secteurs dans le cadre de l'AGCS étant bien réel. La proposition visant à amender l'Annexe avait été présentée pour instaurer la certitude juridique et permettre la prise d'engagements.

133. La représentante des États-Unis a estimé que les questions juridiques étaient essentielles. Les questions soulevées par le document des États-Unis et du Canada devaient être discutées en profondeur pour offrir une certitude juridique aux acteurs, sinon aucune négociation concernant un amendement ne pourrait jamais avoir lieu. Les États-Unis reconnaissaient les intérêts en matière d'exportation des autres Membres, mais il fallait d'abord répondre aux questions juridiques. Il ne s'agissait pas seulement d'une question entre les États-Unis et le Canada d'une part et les coauteurs

d'autre part; tous les autres Membres et, en particulier, ceux qui avaient inscrit dans leur Liste des engagements concernant les services auxiliaires, devraient s'intéresser à la question.

134. Le représentant de l'Australie a réitéré l'appel adressé aux Membres et, en particulier, aux États-Unis et au Canada, pour qu'ils indiquent avec précision leurs difficultés et besoins de manière à ce qu'ils puissent être pris en compte.

135. Le Président a suggéré que le Conseil prenne note des déclarations faites. Le Conseil en est ainsi convenu.

#### **POINT C NOUVELLES ÉTAPES ÉVENTUELLES POUR L'EXAMEN**

136. Le Président a pris la parole au sujet de ce point de l'ordre du jour et a demandé aux Membres s'il était nécessaire de tenir une autre réunion consacrée à l'examen et, dans l'affirmative, à quelle date elle devrait se tenir.

137. Le représentant des Communautés européennes a exprimé la surprise de la délégation des CE: comment l'idée de clore l'examen pouvait-elle ne serait-ce qu'être évoquée? À son avis, l'examen "battait son plein" comme l'avaient montré les débats de l'après-midi et le séminaire. Les Membres devaient revoir les acteurs de leur pays, et la communication du Canada et des États-Unis impliquait la tenue de nombreuses consultations et discussions en vue d'un retour en février, par exemple afin de faire progresser le débat. Il était aussi nécessaire d'entendre ce que le Secrétariat avait à dire sur les futurs travaux concernant le QUASAR et leur incidence. Le représentant de l'Australie a souscrit à la déclaration faite par les Communautés européennes.

138. La représentante des États-Unis ne partageait pas le point de vue des Communautés européennes. Les États-Unis n'étaient pas certains qu'une autre réunion serait nécessaire. Les réponses données au sujet de la proposition des États-Unis et du Canada avaient en effet un caractère préliminaire, mais une autre réunion ne les rendrait probablement pas plus claires. La délégation des États-Unis n'était pas sûre non plus que le lieu de discussion de la proposition était une question cruciale pour l'examen. De fait, le QUASAR pouvait être un sujet à discuter lors du prochain examen et les questions ayant trait au QUASAR devraient être abordées dans le contexte des préparatifs de la prochaine réunion plutôt que pendant la réunion en cours. Les États-Unis étaient d'avis qu'on avait fait le tour de la question et étaient sceptiques quant à l'élan additionnel que les acteurs pourraient imprimer.

139. Le représentant du Canada a estimé qu'il était prématuré de déterminer si les Membres pourraient achever l'examen puisqu'il restait des questions en suspens, comme celles soulevées dans le document présenté par les États-Unis et le Canada, les réponses préliminaires données et le point de savoir en quoi ces réponses pourraient se rapporter à la proposition des coauteurs. Le Canada suggérait donc que le Président mène des consultations sur la nécessité et la date d'une autre réunion consacrée au deuxième examen.

140. Le représentant de la Nouvelle-Zélande a également exprimé la surprise de la délégation de son pays à l'idée qu'il pourrait être mis fin à l'examen. Seulement la moitié du travail avait été réalisée. Par exemple, la proposition suisse d'abroger l'Annexe n'avait pas été abordée. De même, le Secrétariat avait besoin de davantage d'indications de la part des Membres pour la préparation du prochain examen afin de répartir sa charge de travail sur une période plus longue. Le scénario du premier examen, celui de réunions prolongées purement consacrées aux questions de procédure, devrait être évité, mais la situation n'était pas similaire et de nombreuses questions de fond devaient être abordées, au moins au cours d'une nouvelle réunion.

141. Le représentant de la Chine a noté que le document des États-Unis et du Canada était trop récent pour susciter autant d'observations qu'il méritait et, par conséquent, une autre réunion était probablement nécessaire et sa date serait fixée à partir des consultations.

142. La représentante des États-Unis a souscrit à l'idée selon laquelle le Président devrait mener des consultations. Néanmoins, elle ne partageait pas le point de vue exprimé par les CE et la Nouvelle-Zélande. Les instructions que les Membres devaient donner au Secrétariat pour la préparation du prochain examen n'exigeaient pas une réunion consacrée à l'examen mais pouvaient être traitées dans d'autres réunions, par exemple des consultations ou des réunions des organes réguliers. Après les observations de la Chine, l'intervenante a estimé que si les Membres devaient tenir une autre réunion pour pouvoir réfléchir à l'échange qui avait lieu sur la base du document des États-Unis et du Canada, les États-Unis pourraient peut-être considérer que c'était une raison appropriée de tenir une autre réunion. Cela exigeait aussi que le Président mène des consultations pour savoir quand tenir une telle réunion et pour quel motif.

143. Le Président a noté qu'il y avait un consensus pour des consultations concernant tant la question de la poursuite de l'examen que les travaux complémentaires sur le QUASAR et ses incidences budgétaires. Il a ainsi clos le point de l'ordre du jour portant sur les travaux complémentaires concernant le QUASAR, qui avait été suspendu jusque-là. Il a ensuite demandé si l'examen pourrait être conclu maintenant au motif que des consultations auraient lieu.

144. Le représentant de l'Australie a totalement rejeté la suggestion. L'examen était en cours. L'Australie se félicitait de ce que des consultations seraient tenues pour arrêter la date de la prochaine réunion; elle pouvait accepter de discuter des points de l'ordre du jour d'une telle réunion, mais il était nécessaire de tenir une autre réunion pour poursuivre les discussions sur le fonctionnement de l'Annexe. Le problème était le même que pour le premier examen. Après avoir achevé l'examen des documents présentés par le Secrétariat, plusieurs délégations essayaient d'y mettre fin, mais les Membres devaient achever l'examen du fonctionnement de l'Annexe et cela pourrait prendre un certain temps.

145. Le représentant des Communautés européennes a aussi catégoriquement rejeté l'idée de clore l'examen à la réunion en cours. Il a accueilli avec satisfaction les idées constructives présentées par quelques Membres à propos de la façon de faire progresser le processus. Il a noté le niveau élevé du séminaire et la richesse des renseignements que celui-ci avait apportés aux Membres. Il serait extrêmement décevant que ces efforts restent vains alors que les renseignements en question n'avaient même pas été examinés et alors que les consultations avec les acteurs venaient de commencer.

146. La représentante des États-Unis a aussi déploré que le scénario du précédent examen se soit répété avec une prolongation inutile du processus. Elle a souligné le caractère purement informel du séminaire, qui ne devrait donc avoir aucune incidence sur le processus d'examen et son programme. Elle a rappelé son consentement à ce que le Président mène des consultations pour discuter du point de savoir si une autre réunion devrait être tenue et, dans l'affirmative, pour en arrêter l'ordre du jour. Ces consultations pourraient aussi traiter de la question de savoir quand il fallait clore l'examen et quand le prochain examen aurait lieu.

147. Le Président a indiqué qu'il tiendrait des consultations au sujet de ces questions et a levé la séance.

---