

# ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

TN/S/W/29  
16 février 2005

(05-0651)

Conseil du commerce des services  
Session extraordinaire

Original: anglais

## COMMUNICATION DE L'AUSTRALIE, DU CHILI, DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, DE LA NORVÈGE, DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET DE LA SUISSE

### Commerce des services fournis au secteur aéronautique: Arguments en faveur de la prise d'engagements au titre de l'AGCS

#### *Questions et réponses susceptibles d'être utiles*

La communication ci-après, datée du 15 février 2005, et adressée par les délégations de l'Australie, du Chili, des Communautés européennes, de la Norvège, de la Nouvelle-Zélande et de la Suisse, est distribuée aux membres du Conseil du commerce des services.

#### **Quel est le sens de la présente communication?**

1. Les coauteurs du présent document sont au nombre de ceux qui considèrent qu'il est possible de prendre des engagements significatifs en ce qui concerne les services d'escale. En tant que services commerciaux importants à part entière, les services d'escale devraient faire l'objet d'engagements spécifiques.

2. Les allégations selon lesquelles l'AGCS exclut tous les services annexes des transports aériens (lesquels peuvent être fournis sur une base commerciale et concurrentielle) sont erronées. Par exemple, faut-il des droits de trafic pour qu'une société de nettoyage puisse nettoyer un avion ou pour qu'une société de restauration puisse assurer la restauration à bord? Bien sûr que non. Ces services peuvent être fournis sans qu'il y ait de lien direct avec les droits de trafic. Aujourd'hui, de nombreuses sociétés de restauration ou de nettoyage à bord fournissent leurs services sur des marchés de plus en plus concurrentiels. À cet égard, les services de restauration et de nettoyage à bord et toute une gamme d'autres services d'escale ne sont pas des cas particuliers. Le commerce de ces services est de nos jours une réalité, et s'effectue, dans la pratique, indépendamment des droits de trafic aérien. De ce fait, il est possible de prendre des engagements significatifs en ce qui concerne les services d'escale, étant donné que ces engagements s'appliqueraient à des mesures affectant des services qui ne sont *pas* directement liés à l'exercice des droits de trafic. Nous notons que l'Annexe sur les services de transport aérien s'applique aux *mesures* qui affectent le commerce des services de transport aérien, et non à des secteurs ou sous-secteurs en tant que tels.

3. Les Accords sur les services aériens (ASA) ne portent pas uniquement sur l'échange de droits de trafic aérien. La question de savoir quelles mesures sont directement liées aux droits de trafic aérien est indépendante de celle de savoir quelles mesures peuvent être affectées par un ASA. Par exemple, des clauses de médiation peuvent faire partie d'un ASA. Bien entendu, il ne s'ensuit pas que les mesures affectant la médiation sont directement liées à l'exercice des droits de trafic. Pour prendre un autre exemple, les ASA peuvent faire référence au transport de surface. En conséquence, le fait

que des mesures affectant les services d'escale, par exemple, figurent dans certains ASA (en général, du point de vue d'une compagnie aérienne et non d'un fournisseur de services d'escale) ne signifie pas en soi que les services d'escale, en tant que tels, sont exclus du champ d'application de l'AGCS.

### **Pourquoi les "mesures affectant les droits de trafic" aérien sont-elles spécifiquement exclues de l'AGCS?**

4. Depuis la Deuxième Guerre mondiale, le secteur de l'aviation civile internationale s'est développé selon le "système bilatéral", ce qui permet aux nations de gérer leurs propres transports aériens en autorisant l'accès de transporteurs aériens d'autres pays par voie de négociations bilatérales. Cela passe par la négociation de traités complexes dénommés Accords sur les services aériens, qui, entre autres choses, prévoient l'échange réciproque de droits de trafic aérien.

5. Au moment où se sont déroulées les négociations sur l'AGCS lui-même, les désaccords quant à la question de savoir si le système bilatéral devait être soumis à des disciplines commerciales multilatérales ont failli faire échouer l'ensemble du processus de négociation de l'AGCS. Il a été convenu d'exclure les mesures affectant les droits de trafic ainsi que celles affectant les services directement liés à l'exercice des droits de trafic afin que les négociations sur le commerce de tous les services puissent se poursuivre.

6. L'exclusion des mesures affectant les droits de trafic aérien et les services directement liés à l'exercice des droits de trafic facilite en fait la prise d'engagements concernant les services d'escale, étant donné que cette exclusion garantit que de tels engagements ne portent que sur les mesures qui n'affectent *pas* les droits de trafic. En ce sens, l'Annexe sur les services de transport aérien exclut ce qui, sans cela, constituerait une raison possible de ne pas prendre d'engagements en ce qui concerne les services d'escale. En bref, grâce à cette annexe, les engagements concernant les services d'escale ne posent aucun problème s'agissant des droits de trafic aérien.

### **Qu'est-ce qui a changé ces dernières années?**

7. Au cours des 60 années qui se sont écoulées depuis l'établissement du système bilatéral, l'aviation est devenue un secteur de services majeur. Comme l'a montré le récent examen prescrit par l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien, un secteur entier s'est développé qui fournit toute une gamme de services liés à l'aviation que seules les compagnies aériennes assuraient autrefois. Par exemple, les services d'escale sont encore assurés par de nombreuses compagnies aériennes, mais ils sont désormais aussi fournis par des entreprises spécialisées opérant dans le monde entier. Ceux qui souhaitent fournir ces services ne peuvent être pleinement assurés de le faire sur une base juste et équitable en l'absence persistante d'engagements pris au titre de l'AGCS.

8. D'après les estimations, le marché mondial des services d'escale fournis à l'aviation représente quelque 27 milliards de dollars par an. On estime que les compagnies aériennes et les aéroports contrôlent 75 pour cent du marché, mais qu'ils se départissent de plus en plus des services d'escale, car ceux-ci ne constituent pas leur activité de base. En conséquence, les engagements concernant les services d'escale revêtent de plus en plus d'importance sur le plan commercial.

### **Quand les services ne sont-ils pas "directement liés à l'exercice des droits de trafic"?**

9. Les services tels que:

- les services de restauration;
- les services de manutention de bagages;
- les services d'enregistrement et les services au comptoir;
- les services de nettoyage;
- l'assistance "opérations en piste";

- les services d'entreposage; et
- les services de ravitaillement en carburant

peuvent être fournis par des fournisseurs de services spécialisés sans l'exercice de droits de trafic. Parfois dénommés "droits auxiliaires", ce sont des exemples des services d'escale annexes du secteur aéronautique (voir le document S/C/W/163/Add.1 pour les correspondances possibles avec la CPC).

10. Les autres droits – ceux qui ont trait à l'accès au marché de l'aéronautique d'un autre pays, ou "droits de trafic", qui sont parfois dénommés "droits essentiels" – sont des mesures qui sont exclues et ne peuvent faire l'objet d'engagements sans qu'une décision distincte ne soit prise dans le cadre d'un examen de l'Annexe sur les services de transport aérien.

### **Qu'est-il proposé dans le présent document?**

11. Il est proposé dans le présent document que les Membres:

- prennent des engagements dans les trois domaines auxquels il est spécifiquement fait référence dans l'Annexe, s'ils ne l'ont pas encore fait,
- prennent des engagements en ce qui concerne les services d'escale pendant la série de négociations en cours, et
- examinent de façon plus approfondie, avant la prochaine série de négociations, la classification d'autres services liés à l'aviation selon qu'ils sont liés à l'exercice de droits "essentiels" ou de droits "auxiliaires".

12. Il n'est pas dans l'intention des coauteurs du présent document que l'échange d'engagements concernant les services d'escale au titre de l'AGCS s'applique aux mesures affectant les droits de trafic des compagnies aériennes désignées des Membres, ni *a fortiori*, à d'autres mesures affectant les services liés aux droits de trafic du secteur aéronautique.

### **Combien de Membres soutiennent activement le point de vue selon lequel des engagements concernant les services d'escale sont importants?**

13. Les Communautés européennes, la Nouvelle-Zélande, la Suisse et l'Australie ont déjà présenté des offres comprenant des droits "auxiliaires". D'autres Membres souscrivent sur le plan des principes à ce point de vue, mais n'ont pas encore présenté d'offres formelles en la matière.

### **Pour quelle raison faudrait-il alors que les fournisseurs de ces services soient différents des fournisseurs de services dans d'autres secteurs?**

14. C'est exactement la question qui se pose – il n'y a aucune raison. Les fournisseurs qui offrent des services aux compagnies aériennes devraient avoir les mêmes avantages que les autres fournisseurs de services, y compris les fournisseurs de services similaires annexes d'autres modes de transport. Il est contraire aux principes d'une libéralisation des échanges large et significative que les services dans le secteur aéronautique soient traités différemment des services dans tout autre secteur.

### **Pourquoi faudrait-il que les Membres agissent à ce sujet maintenant?**

15. Le secteur aéronautique revêt une importance considérable et croissante pour les économies du monde entier. L'amélioration de l'efficacité par le renforcement de la concurrence dans le secteur des services tels que les services d'escale permettra au secteur aéronautique de mieux répondre aux besoins des usagers et sera appréciable à un moment où le secteur aéronautique mondial traverse des

difficultés. En outre, toute amélioration dans le secteur aéronautique mondial est particulièrement favorable au tourisme, entre autres services.

**S'agit-il d'un moyen détourné pour inclure dans l'AGCS les mesures concernant les services de transport aérien liés aux droits de trafic?**

16. Les engagements concernant les services d'escale ou autres services liés à des "droits auxiliaires" seront sans préjudice des positions que les Membres souhaiteront peut-être adopter au sujet des droits de trafic lors du prochain examen de l'Annexe sur les services de transport aérien. Au cours des 60 dernières années, le système bilatéral est devenu le moyen par lequel les pays réglementent l'accès à leurs marchés du transport aérien. Les auteurs du présent document considèrent que le commerce des services d'escale et d'autres "services liés à des droits auxiliaires" n'est pas toujours directement lié à des mesures qui affectent l'exercice des droits de trafic. Nous présentons ce document informel de questions et de réponses afin d'aider les Membres à réfléchir aux positions qu'ils souhaiteront adopter pendant la série de négociations en cours.

**EXEMPLES DE LISTES D'ENGAGEMENTS CONCERNANT LES SERVICES D'ESCALE**

Modes de fourniture: 1) Fourniture transfrontières 2) Consommation à l'étranger 3) Présence commerciale 4) Présence de personnes physiques			
Secteur ou sous-secteur	Limitations concernant l'accès aux marchés	Limitations concernant le traitement national	Engagements additionnels
<b>AUSTRALIE</b>			
11. SERVICES DE TRANSPORT C. <u>Services de transport aérien</u> <b>Services d'escale:</b> - Services d'exploitation des aéroports (7461 – à l'exclusion de la manutention du fret) - Manutention du fret (74110 et 74190, secteur du transport aérien uniquement) - Autres services annexes des transports aériens (7469 – à l'exclusion des services de lutte contre les incendies dans les aéroports et les aéroports)	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux".	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux".	
<b>COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES</b>			
11. SERVICES DE TRANSPORT C. <u>Services de transport aérien</u> <b>Services d'escale</b>	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant, excepté que pour certaines catégories d'activités suivant la taille des aéroports, le nombre de fournisseurs présents dans chaque aéroport peut être limité en raison des contraintes d'espace, mais il ne peut pas être inférieur à deux fournisseurs pour d'autres raisons, et des procédures non discriminatoires d'agrément préalable peuvent être appliquées. 4) ICT et BV: Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux" CSS: Non consolidé	1) Non consolidé 2) Néant 3) Néant, excepté que pour certaines catégories d'activités suivant la taille des aéroports, le nombre de fournisseurs présents dans chaque aéroport peut être limité en raison des contraintes de place, mais il ne peut pas être inférieur à deux fournisseurs pour d'autres raisons, et des procédures non discriminatoires d'agrément préalable peuvent être appliquées. 4) ICT et BV Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux" CSS: Non consolidé	

\* Non consolidé parce que techniquement irréalisable.

Modes de fourniture: 1) Fourniture transfrontières 2) Consommation à l'étranger 3) Présence commerciale 4) Présence de personnes physiques			
Secteur ou sous-secteur	Limitations concernant l'accès aux marchés	Limitations concernant le traitement national	Engagements additionnels
<b>NOUVELLE-ZÉLANDE</b>			
11. SERVICES DE TRANSPORT			
C. <u>Services de transport aérien</u>			
<b>Services d'exploitation des aéroports</b> (CPC 74610**, à l'exclusion des aides à la navigation)	1) Néant 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux"	1) Néant 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux"	
<b>Autres services annexes des transports aériens</b> (CPC 74690**, à l'exclusion des services de lutte et de protection contre les incendies)	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux"	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux"	
<b>Services de manutention de marchandises et de bagages</b> (CPC 741**)	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux"	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux"	
<b>Services d'assistance "opérations en piste"</b> (CPC 741**)	1) Non consolidé 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux"	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux"	
<b>Services d'entreposage du fret aérien</b> (CPC 742**)	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux"	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué sous "Engagements horizontaux"	

\* Non consolidé parce que techniquement irréalisable.

\*\* En ce qui concerne les numéros de la CPC figurant sur la liste, les deux astérisques (\*\*) apposés à côté d'un numéro de la CPC signifient que le service spécifié ne constitue qu'une partie de l'éventail des activités visées par le numéro de la CPC.

Modes de fourniture: 1) Fourniture transfrontières 2) Consommation à l'étranger 3) Présence commerciale 4) Présence de personnes physiques			
Secteur ou sous-secteur	Limitations concernant l'accès aux marchés	Limitations concernant le traitement national	Engagements additionnels
<b>SUISSE</b>			
11. SERVICES DE TRANSPORT			
C. <u>Services de transport aérien</u>			
- <b>Services d'escale (assistance administrative au sol, assistance "passagers", assistance "bagages", assistance "fret et poste", assistance "opérations en piste", assistance "nettoyage et service des aéronefs", assistance "carburant et huile", assistance "opérations aériennes et administration des équipages", assistance "transport au sol")</b>	1) <b>Non consolidé parce que techniquement irréalisable</b> 2) <b>Néant</b> 3) <b>Néant</b> 4) <b>Non consolidé, sauf comme indiqué dans la Partie I</b>	1) <b>Non consolidé parce que techniquement irréalisable</b> 2) <b>Néant</b> 3) <b>Néant</b> 4) <b>Non consolidé, sauf comme indiqué dans la Partie I</b>	
H. <u>Services auxiliaires de tous les modes de transport</u>			
a) Services de manutention de fret (CPC 741)	1) Non consolidé parce que techniquement irréalisable 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué dans la Partie I	1) Non consolidé parce que techniquement irréalisable 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué dans la Partie I	
b) Services d'entreposage (CPC 742)	1) Non consolidé parce que techniquement irréalisable 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué dans la Partie I	1) Non consolidé parce que techniquement irréalisable 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé, sauf comme indiqué dans la Partie I	

**CLASSIFICATION CENTRALE DE PRODUITS PROVISOIRE DE L'ONU<sup>†</sup>**

<b>SECTION: 7 SERVICES DE TRANSPORT, D'ENTREPOSAGE ET DE COMMUNICATIONS</b>						
Division: 74 Services annexes et auxiliaires des transports						
Groupe: 741 Services de manutention		Groupe: 742 Services d'entreposage			Groupe: 746 Services annexes des transports aériens	
Classe: 7411 Services de manutention de conteneurs		7421 Services d'entreposage de marchandises congelées ou réfrigérées	7422 Services d'entreposage en vrac de liquides ou de gaz	7429 Autres services d'entreposage	Classe: 7461 Services d'exploitation des aéroports (à l'exclusion de la manutention du fret)	Classe: 7469 Autres services annexes des transports aériens
<p><b>Sous-classe 74110</b> – <b>Services de manutention de conteneurs</b> Services de manutention de marchandises transportées dans des conteneurs spéciaux. Entrent dans la présente classe les services fournis à forfait ou sous contrat par les terminaux de marchandises (quel que soit le mode de transport), y compris les services d'arrimage et de débardage (c'est-à-dire le chargement et le déchargement, dans les ports, des cargaisons conteneurisées transportées par les navires).</p>	<p><b>Sous-classe: 74190 – Autres services de manutention</b> Services de manutention de cargaisons non conteneurisées ou de bagages. Entrent dans la présente classe les services fournis à forfait ou sous contrat par les terminaux de marchandises quel que soit le mode de transport, y compris les services d'arrimage et de débardage (c'est-à-dire le chargement ou le déchargement, dans les ports, des cargaisons non conteneurisées transportées par les navires), ainsi que les services de manutention annexes au transport des marchandises non classés ailleurs. Sont également rangés dans la présente classe les services de manutention de bagages dans les aéroports ainsi que dans les gares routières et ferroviaires.</p> <p>Exclusions: Les autres services annexes et auxiliaires des transports se rapportant spécifiquement à un mode de transport déterminé sont rangés respectivement dans les sous-classes 74300 pour les transports ferroviaires, 74490 pour les transports routiers, 74590 pour les transports par eau et 74690 pour les transports aériens.</p>				<p><b>Sous-classe: 74690 – Autres services annexes des transports aériens</b> Services de nettoyage et de désinfection des aéronefs, services de lutte et de protection contre les incendies et services des hangars, à forfait ou sous contrat. Entrent également dans la présente classe les services de remorquage d'aéronefs.</p> <p>Exclusion: Les services aériens de sauvetage en mer sont rangés dans la sous-classe 91290 (Autres services annexes aux affaires du maintien de l'ordre public et de la sécurité).</p>	

<sup>†</sup> Études statistiques, Série M n° 77, Classification centrale de produits (CPC) provisoire, Département des affaires économiques et sociales internationales, Bureau de statistique, Nations Unies, New York, 1991.