

sant la convergence des cadres sous-jacents de réglementation;

- lever les obstacles que comportent les réglementations au commerce des services et à l'investissement (par exemple en prévoyant un critère de « nécessité » pour établir si une restriction donnée pèse indûment sur le marché);
- prévoir des engagements de transparence (tels que la notification préalable des nouvelles mesures de réglementation).

La libéralisation sectorielle : le transport aérien en Afrique du Sud

Dans le domaine des services, la libéralisation sectorielle se heurte souvent à des problèmes de réglementation propres à tel ou tel secteur et à des protocoles internationaux échappant à la portée du système commercial multilatéral, ainsi qu'à des objectifs nationaux d'action publique non liés au commerce qui peuvent avoir des effets de restriction sur les échanges. Dans la mesure où les problèmes non liés au commerce se posent souvent à l'échelle régionale, les ACR peuvent contribuer à faire avancer le processus de libéralisation. Le secteur sud-africain du transport aérien offre un bon exemple de cette possibilité.

Rappelons d'abord, pour définir le contexte général, que le transport aérien s'inscrit dans la structure des libertés techniques (droits d'atterrissage, de survol, d'embarquement et de débarquement de passagers, etc.) établies par l'Accord de Chicago de 1944⁷. Dans ce cadre, les États pris isolément concluent des accords bilatéraux sur les services aériens (BASA), qui précisent quels services commerciaux peuvent fournir sur le territoire de l'une des parties les transporteurs de l'autre, par exemple l'embarquement et le débarquement de passagers sur les vols directs entre les deux pays. Les accords « ciel ouvert », plus ambitieux, peuvent étendre les droits d'embarquement ou de débarquement de passagers à des routes passant par des pays tiers et/ou intérieures au pays partenaire. Le secteur du transport aérien forme

⁷ Accord relatif au transport aérien international, signé à Chicago le 7 décembre 1944.