



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 27 : Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien

LIBÉRALISATION DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

(Note présentée par Singapour)

SOMMAIRE

Singapour, reconnaissant les changements de l'environnement extérieur, appuie les recommandations de l'OACI et l'appel de l'IATA visant à élargir la libéralisation des critères de désignation des compagnies aériennes. La présente note traite en particulier de la nécessité d'une approche ouverte et consultative chez les Parties contractantes, pour que leurs préoccupations particulières soient comprises et que des solutions soient dégagées. Une telle approche préparera la voie aux Parties pour trouver un terrain d'entente en vue de l'adaptation des cadres existants à la libéralisation, sans que leurs intérêts respectifs ne soient compromis.

La suite proposée à l'Assemblée figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Traditionnellement, des liens étroits ont existé entre les transporteurs aériens nationaux et leur État respectif, et cela pour diverses raisons, notamment la réglementation en matière de sécurité et de sûreté, le souci d'empêcher l'apparition de pavillons de complaisance ou de « profiteurs¹ » et les comportements anticoncurrentiels, la défense nationale, ainsi que le souci de faire profiter le pays d'emplois et de rentrées de devises. Ces facteurs ont été communément cités comme raisons du maintien de l'exigence, figurant dans la plupart des accords bilatéraux sur les services aériens, selon laquelle la propriété substantielle et le contrôle effectif d'une compagnie aérienne doivent être entre les mains de ressortissants de la partie désignatrice.

¹ Cas par exemple d'une compagnie aérienne étrangère du pays A qui établit une ou plusieurs compagnies dans le pays B ou utilise les droits de trafic du pays B vers un pays tiers sans que le pays A ne donne quoi que ce soit en retour.

1.2 Ces deux dernières décennies, ou à peu près, une tendance à la privatisation des entreprises de transport aérien s'est manifestée, qui s'inscrit, en partie, dans la ligne de la tendance plus large à la mondialisation et à la libéralisation. L'unification économique régionale, elle aussi, a brouillé dans une certaine mesure les contours de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes. Sur le front commercial, les compagnies aériennes recherchent de plus en plus des partenaires nouveaux et des alliances (souvent avec des prises de participation croisées) afin de répartir les risques et de mettre en commun les compétences et les ressources complémentaires. Des injections de capitaux étrangers sont également importantes pour couvrir les immenses besoins en capitaux de cette industrie.

1.3 Singapour constate ce changement de l'environnement et appuie les recommandations de l'OACI et l'appel de l'IATA formulés dans leurs notes de travail respectives (A35-WP/9, A35-WP/64) en faveur de l'élargissement de la libéralisation de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes. En fait, avec les reculs dus aux événements du 11 septembre et à la récente crise du SRAS, nous pensons qu'il est d'autant plus critique pour les compagnies aériennes d'avoir de la flexibilité commerciale pour planifier avec certitude et bouger avec agilité. Les États devraient donc adopter une démarche proactive pour l'élimination des obstacles d'ordre réglementaire relevant de leurs accords sur les services aériens, y compris l'exigence voulant que la propriété substantielle des entreprises de transport aérien appartienne au pays désignateur, à des ressortissants de ces pays, ou les deux.

2. RECHERCHE D'UN TERRAIN D'ENTENTE POUR LA LIBÉRALISATION

2.1 L'OACI a formulé un projet de clauses types que les États contractants pourraient utiliser à leur discrétion. Étant donné les différentes préoccupations des États et les circonstances qui leur sont propres, une approche ouverte et consultative est importante pour que les États partagent leurs préoccupations mutuelles en vue de trouver un rythme et une forme appropriés pour la libéralisation de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien.

2.2 En accord avec la recommandation de l'OACI entérinée à la cinquième Conférence mondiale de transport aérien, Singapour a élaboré des propositions visant à s'écarter du critère de « propriété substantielle et contrôle effectif », en amendant dans un certain nombre de ses accords la clause de désignation des entreprises de transporteur aérien en faveur d'une clause basée sur le « principal établissement » et le « contrôle effectif ». À ce jour, Singapour a pu libéraliser les dispositions sur la désignation des compagnies de plus de 20 % de ses accords.

2.3 Dans le cadre de l'accord sur les services aériens entre Singapour et les Émirats arabes unis (ÉAU), par exemple, les critères de désignation ont été amendés pour permettre des vols de Gulf Air au titre de l'accord, pour autant que le lieu de sa constitution en société et son principal établissement demeurent à Oman, dans les ÉAU, au Qatar ou à Bahreïn, et que son contrôle effectif demeure entre les mains de ces États et/ou de leurs ressortissants². En vertu de l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (MALIAT)³, le critère de « propriété substantielle » a été éliminé, mais avec certaines conditions.

² Cela tient au fait que Gulf Air était détenue conjointement par quatre États du Golfe. Les arrangements ont fait l'objet d'un protocole d'accord.

³ Les parties au MALIAT sont actuellement Singapour, le Brunéi, le Chili, les États-Unis, la Nouvelle-Zélande, le Pérou et le Samoa.

2.4 Cela n'aurait pas été possible si a) la partie «la plus libérale» avait adopté une approche «tout ou rien», ou b) si la partie «la moins libérale» avait rejeté d'emblée la proposition de libéralisation. Sur une pareille note, en considérant les nouvelles propositions au sujet des dispositions relatives à la désignation des compagnies aériennes, les États devraient tenter de partager ouvertement leurs façons de voir, ainsi que leurs préoccupations éventuelles, en vue de faire au moins certaines avancées mutuellement acceptables.

3. CONCLUSION

3.1 En résumé, Singapour appuie les initiatives de l'OACI, des États membres et de l'industrie du transport aérien visant à libéraliser les critères de désignation des compagnies aériennes prévus par les accords sur les services aériens, afin d'offrir aux compagnies le maximum de souplesse commerciale et dans la perspective du but plus vaste que représente l'évolution vers une libéralisation des services aériens. Nous sommes d'avis que les Parties contractantes, en appliquant les cadres existants, devraient faire un effort conscient pour adopter une approche ouverte et consultative, en vue de libéraliser les dispositions relatives à la propriété et au contrôle, tout en prenant en compte leurs préoccupations particulières. Toute initiative dans le sens de la libéralisation de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien, même partielle, devrait être bienvenue comme un premier pas vers la levée des contraintes qu'imposent les accords sur les services aériens.

4. SUITE PROPOSÉE À L'ASSEMBLÉE

4.1 L'Assemblée est invitée à tenir compte de ces vues dans son examen de cette question.