

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :  
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

**Montréal, 24 – 29 mars 2003**

- Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation**  
**2.1 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens**

**POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR LA LIBÉRALISATION DE LA  
PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE DES COMPAGNIES AÉRIENNES**

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

**SOMMAIRE**

La libéralisation des règles bilatérales de contrôle et de propriété représenterait un pas important en vue de la création d'une industrie mondiale de l'aviation. Bien que certains États ne souhaitent pas franchir cette étape, ceux qui le désirent devraient être encouragés dans leurs efforts d'établir un marché ouvert. L'industrie propose d'établir une distinction entre le contrôle commercial qui découle de la propriété et le contrôle sous forme de réglementation exercé par les autorités qui émettent les permis d'exploitation.

La suite à donner par la Conférence figure au § 6.1.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Selon un consensus de plus en plus généralisé, la libéralisation des règlements concernant la propriété et le contrôle des compagnies aériennes est actuellement la préoccupation majeure des transporteurs et des législateurs.

1.2 Cela vient du fait que, dans un environnement de plus en plus déréglementé, l'industrie aérienne a besoin, tout autant que les autres secteurs industriels, d'accéder au marché mondial des capitaux et d'être libre de structurer ses activités en fonction des marchés globaux.

---

<sup>1</sup> Les versions arabe, espagnole et française ont été fournies par l'Association du transport aérien international (IATA).

1.3 L'IATA presse les gouvernements de profiter de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (AT Conf/5) pour atteindre un consensus sur une approche acceptable par tous en vue de libéraliser le contrôle et la propriété des compagnies aériennes<sup>2</sup>. Les moyens choisis devraient permettre une application rapide et souple afin de favoriser, dès le début, l'adhésion d'un nombre critique de pays

## 2. HISTORIQUE DE LA QUESTION

2.1 En grande majorité, les accords bilatéraux sur le transport aérien permettent à un État de refuser à un transporteur de l'autre pays sa licence d'exploitation, de la révoquer ou de l'assortir de conditions, lorsque ce transporteur n'appartient pas en bonne partie et n'est pas réellement contrôlé par le pays ou des citoyens de ce pays.

2.2 Les notions de *propriété substantielle* et de *contrôle effectif* ne sont pas mentionnées dans la Convention de Chicago et il n'en existe pas de définition acceptée par tous. Depuis cinquante ans, ces concepts ont évolué de façon à protéger les intérêts nationaux. Ces intérêts incluent, sans s'y limiter, la protection des transporteurs nationaux, la sécurité nationale, la fourniture de services essentiels, les intérêts économiques et commerciaux et les garanties de réciprocité dans les relations bilatérales.

2.3 Bien que la libéralisation de la propriété et du contrôle ait déjà fait l'objet d'un long débat, on n'a pas trouvé de solution acceptable à tous. La raison en est que la réouverture de l'ensemble des accords bilatéraux entraînerait le risque de perdre des avantages durement acquis pour les États. Pour les mêmes raisons, on remarque des résistances quant à n'importe quel régime multilatéral, comme le GATS.

2.4 Malgré tout, on trouve plusieurs exemples de compagnies aériennes dont la propriété et le contrôle ne sont pas majoritairement aux mains de citoyens des pays de désignation et qui peuvent néanmoins opérer dans le cadre des accords bilatéraux.

2.5 Pour susciter l'adhésion générale, tout nouveau principe de libéralisation devrait tenir compte des inquiétudes que suscitent les moyens inacceptables ou clandestins d'accéder aux marchés, les risques pour la sécurité découlant de responsabilités mal définies, les pavillons de complaisance et le dumping social.

2.6 À ce jour, les approches de libéralisation ont visé à élargir les définitions de propriété et de contrôle en faisant intervenir des concepts comme la communauté d'intérêts, la place d'affaires principale et le *lien étroit* avec le pays de désignation. Ces approches ont tenté de contourner les obstacles mentionnés précédemment.

2.7 Toutefois, aucune de ces approches n'est allée suffisamment loin pour emporter l'adhésion d'un nombre suffisant d'États, ce qui constituerait un progrès marqué et permettrait aux compagnies aériennes de se comporter comme le font les autres entreprises qui opèrent dans un marché global.

---

<sup>2</sup> Pour la Conférence AT Conf/5, la propriété et le contrôle des compagnies aériennes englobent la désignation et l'autorisation, les droits de constitution, les investissements internes, la gestion, le crédit-bail, les alliances commerciales, le partage de codes et le franchisage, ainsi que les aspects liés à la sécurité.

### 3. FONDEMENTS DE SOLUTION

3.1 L'IATA invite les États participant à la Conférence AT Conf/5 à endosser une solution de libéralisation générale qui respecterait les intérêts de tous les États, incluant ceux qui souhaitent conserver leur réglementation actuelle concernant la propriété et le contrôle.

3.2 Une telle solution, bilatérale ou préférablement multilatérale, permettrait à un État de choisir les pays pour lesquels la propriété des compagnies aérienne desservant son territoire serait régie de la même façon que toute autre entreprise commerciale. Ce choix serait fait selon des critères de confiance mutuelle, de sécurité nationale, de courtoisie internationale et de communauté d'intérêts.

3.3 La mise en œuvre accélérée de nouvelles règles de libéralisation pourrait se faire par un échange d'avis de modification à un accord bilatéral existant ou par l'envoi de notes diplomatiques.

### 4. PROPOSITION

4.1 La proposition de l'IATA comporte trois volets :

- a) Le contrôle *commercial* des compagnies aériennes devrait être distingué du contrôle *réglementaire*. Pour les raisons exposées précédemment, il y a des arguments de poids pour éliminer les restrictions bilatérales relativement au contrôle commercial d'un transporteur par des ressortissants d'un autre pays. Les mêmes arguments militent en faveur de l'élimination des restrictions concernant la propriété, lesquelles semblent de plus en plus arbitraires et sans rapport avec le marché global du 21<sup>e</sup> siècle.

Cependant, pour maintenir les normes élevées de sécurité qui existent dans l'aviation civile, et pour éviter des effets pervers qui ont affecté d'autres industries, comme l'apparition de pavillons de complaisance, le contrôle réglementaire des compagnies aériennes doit demeurer sous la responsabilité des États de désignation. Dans ce contexte, le contrôle réglementaire comprend l'émission de permis et la supervision des compagnies dans des domaines comme les certificats d'exploitation aérienne, les certificats de navigabilité, les brevets pour les membres d'équipage et, à l'occasion, le prélèvement d'impôts.

- b) Bien que les grands principes de la libéralisation soient faciles à identifier, l'IATA reconnaît que plusieurs détails méritent un examen attentif. Pour l'IATA, une approche plus libérale à l'égard des clauses de propriété et de contrôle des accords bilatéraux de transport aérien ne doit pas fournir l'occasion de se soustraire aux normes en matière de sécurité, de sûreté ou de relations de travail, par exemple.

En ce qui concerne la réglementation sur la sécurité, la mise en œuvre de la Clause type (ASA) OACI/CEAC, déjà incorporée dans plusieurs ententes bilatérales, devrait suffire à satisfaire la plupart des États. Cette clause stipule qu'une partie peut :

«suspendre ou modifier immédiatement le permis d'exploitation d'une compagnie aérienne d'une autre partie lorsqu'elle constate que des mesures de sécurité immédiates s'imposent dans l'exploitation de cette compagnie, en raison d'une inspection ou d'une série d'inspections sur

l'aire de trafic, d'un refus de se soumettre à l'inspection ou à des consultations ou pour d'autres raisons.»

- c) Le troisième volet de la proposition de l'IATA concerne la libéralisation des restrictions *nationales* en matière de propriété des compagnies aériennes. L'efficacité des mesures proposées est fortement compromise si cela n'est pas fait. Encore une fois, cependant, il s'agit d'une option que les États peuvent appliquer s'ils le désirent.

## 5. CONCLUSION

5.1 Il y a un urgent besoin d'accorder à l'industrie aérienne la liberté dont bénéficient les autres industries.

5.2 Bien que certains États pourraient ne pas vouloir en arriver là, ceux qui le souhaitent devraient être encouragés à ouvrir leurs marchés.

5.3 La libéralisation des règles bilatérales de propriété et de contrôle et le retrait des restrictions nationales feraient plus que toute autre mesure pour la création d'une industrie aérienne vraiment globale. À la veille du centenaire de cette industrie, une telle réforme est grandement souhaitable.

### Quatre étapes pratiques

- Faire une distinction entre le *contrôle commercial* qui découle de la propriété et le contrôle réglementaire exercé par les autorités qui émettent les permis d'exploitation.
- Éliminer les restrictions touchant la *propriété*.
- Placer les *contrôles réglementaires* sous la responsabilité des États de désignation.
- Assurer le contrôle de la sécurité et de la sûreté par l'adoption et la mise en œuvre des clauses types appropriées de l'OACI/CEAC.

## 6. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

6.1 La Conférence est invitée à tenir compte du point de vue de l'industrie dans la formulation de sa recommandation sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes.