

**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

**LIBÉRALISATION DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

(Note présentée par les États africains)²

SOMMAIRE

La présente note examine des questions et les options de principes sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens telles que présentées dans la note de travail du Secrétariat de l'OACI ATConf/5 – WP/7. Elle appuie par ailleurs la recommandation visant à adopter le projet de clause type sur la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes en insistant pour que les États énoncent dans leurs lois et règlements nationaux les éléments justificatifs du « principal lieu d'établissement » et du « contrôle réglementaire effectif ».

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 4.

RÉFÉRENCES

Doc.9644 ATConf/4 : Rapport de la 4^{ème} conférence mondiale de transport aérien
ATConf/4 - WP/68 - Propriété et contrôle des transporteurs aériens.
ATConf/5 - WP/7 – Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.
Décision de Yamoussoukro de 1999.

¹ La version en français a été fournie par les États africains.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Erythrée, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Les Etats africains libéralisent, progressivement, entre eux et avec les autres Etats, le transport aérien, en reconsidérant leurs Accords bilatéraux de transport aérien. Ils développent ainsi des moyens d'utiliser des Accords multilatéraux, aux niveaux régional et sous-régional, pour une libéralisation multilatérale effective du marché du transport aérien entre eux, afin de promouvoir la croissance du marché, un meilleur rendement de principes au plan industriel et des services de qualité aux consommateurs. De telles déclarations politiques comme la Décision de Yamoussoukro de 1999, sont au nombre des efforts déployés à cet égard. Cette Décision de principe vise à consolider et développer le marché du transport aérien africain de manière systématique et à mettre à la disposition du continent les sources de financement nécessaires à l'exploitation de ce marché.

1.2 Dans la plupart des accords actuels, l'Etat qui donne l'autorisation, exige que la compagnie aérienne désignée appartienne substantiellement et soit effectivement contrôlée par l'Etat qui la désigne ou ses nationaux, pour pouvoir exploiter des services aériens sur son territoire. Les Etats africains ont apporté leur appui à un tel régime d'exploitation pour des raisons économiques, de sécurité et de défense nationale. Il assurait aussi la participation de tous les Etats à l'offre de services de transport aérien. Ces raisons, bien qu'encore valables, peuvent être satisfaisantes dans un contexte de développement de l'industrie où il faut mettre à la disposition de cette dernière les capitaux nécessaires qui font défaut. En outre, l'industrie du transport aérien africain est disposée à bénéficier des capitaux étrangers.

1.3 Avec la libéralisation des échanges commerciaux, la mondialisation et la commercialisation, y compris la privatisation des compagnies aériennes nationales, le scénario est en train de changer car les investisseurs étrangers achètent des actions dans le capital des compagnies aériennes. Cette évolution commandait que soit revue la position prise par les Etats africains lors de la Conférence mondiale de transport aérien de 1994.

2. ANALYSE

2.1 La plupart des Etats africains ont des ressources limitées et ne peuvent ni créer ni maintenir des compagnies aériennes compétitives avec leurs propres ressources. En dépit de cette modicité de ressources, les Etats reconnaissent l'importance d'avoir une industrie de transport aérien dynamique pour le développement de leurs économies, particulièrement dans les domaines des échanges commerciaux et du tourisme.

2.2 Les Etats africains reconnaissent que la rigueur dans la propriété et le contrôle n'aidera pas les Etats, pris individuellement ou les groupements économiques régionaux, à réaliser la transformation requise de leurs économies en utilisant le transport aérien comme moyen d'atteindre leurs objectifs.

2.3 Il importe de mettre en place un mécanisme réglementaire afin de s'assurer que l'arrangement réglementaire servira les intérêts des Etats africains, de façon qu'ils puissent réaliser leurs objectifs de développement tout en favorisant la croissance de l'industrie aéronautique avec la participation continue des transporteurs africains. Dans le régime d'exploitation proposé, les compagnies aériennes étrangères devront se conformer à un environnement réglementaire qui assure la sécurité, la performance économique des compagnies et une plus-value économique au pays qui désigne la compagnie.

3. CONCLUSION

3.1 A la lumière des arguments développés dans la note de travail WP/7 et des motifs précités, les Etats africains appuient, pour le bénéfice mutuel et le développement systématique et global de l'industrie du transport aérien, sans exclusion d'aucune région du monde, les recommandations faites par l'OACI d'adopter la clause type sur la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes figurant au paragraphe 4.6 de la note de travail ATConf/5 – WP/7.

4. SUITE A DONNER

4.1 Les Etats africains :

- a) Recommandent qu'en s'inspirant de la clause type, tous les Etats contractants devraient inclure dans leurs lois et règlements nationaux les éléments justificatifs du « principal lieu d'établissement » et du « contrôle réglementaire effectif » tels que formulés aux notes 1) et 2) de la note de travail WP/7 pour assurer la viabilité de l'industrie du transport aérien dans l'Etat désignant la compagnie aérienne et dans le monde ;
- b) Notent et recommandent l'adoption des conclusions contenues au paragraphe 6.1 de la note de travail précitée ;
- c) Acceptent que soit adoptée la recommandation formulée au paragraphe 7 de la présente note de travail.