

**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 la République de Corée)

**SOMMAIRE**

La République de Corée considère que le critère de propriété et de contrôle nationaux est plus approprié pour le cadre bilatéral du transport aérien, tandis que le critère du principal établissement peut être appliqué de façon plus appropriée dans le cadre du transport aérien régional. La République de Corée reconnaît que le critère de principal établissement plus un lien fort constitue une sauvegarde pour éviter des préoccupations concernant les tiers «profiteurs» et les questions de sécurité et de sûreté. Cependant, il restera une préoccupation concernant les tiers «profiteurs» si un État membre d'une région conclut avec un État extérieur à la région un accord sur les services aériens du type «principal établissement plus un lien solide».

La suite proposée figure au paragraphe 4.1.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Le critère de propriété et de contrôle nationaux (qui exige que les transporteurs aériens soient «détenus substantiellement et contrôlés effectivement» par l'État désignateur ou ses ressortissants) a été adopté principalement dans le cadre du régime bilatéral au cours des 50 dernières années pour assurer la sécurité et les intérêts économiques nationaux et offrir un moyen de promouvoir la réciprocité dans les relations bilatérales.

1.2 Au cours de la dernière décennie, parallèlement à la tendance à la libéralisation et à la mondialisation ainsi qu'à l'intégration économique régionale, un consensus croissant s'est établi, spécialement au niveau régional, pour considérer que les transporteurs aériens ont besoin d'un accès aux marchés financiers mondiaux et d'une souplesse pour desservir les marchés mondiaux équivalents à l'accès et à la souplesse dont jouissent les acteurs des autres secteurs commerciaux.

(3 pages)

G:\ATConf.05\ATConf.05.wp.101.fr\ATConf.05.wp.101.fr.doc

1.3 Dans ce contexte, certains concepts se rapportant à la communauté d'intérêts et au principal établissement ont été introduits afin d'élargir les conditions de propriété et de contrôle des transporteurs aériens.

1.4 Enfin, le Secrétariat de l'OACI a suggéré comme nouvelle approche, dans la note de travail ATConf/5-WP/7, le nouveau concept de «principal établissement plus un lien solide» pour répondre aux problèmes relatifs aux tiers «profiteurs» ainsi qu'à la sécurité et à la sûreté.

## 2. ANALYSE

2.1 Le critère de propriété et de contrôle nationaux a servi de base au cadre bilatéral du transport aérien fondé sur le principe de la réciprocité pour assurer l'intérêt national, la sécurité et la sûreté. Il aurait pu aussi maintenir un équilibre de droits de trafic entre les États parties aux accords bilatéraux sans l'intervention de tiers sur le marché bilatéral.

2.2 Le critère du «principal établissement» ou de la «communauté d'intérêts» a été adopté principalement au niveau régional. Ce critère est utile pour les compagnies aériennes dans une région intégrée afin de permettre le libre accès au marché régional sans discrimination dans les droits de trafic et l'obtention des capitaux nécessaires à l'exploitation.

2.3 Cependant, le critère du principal établissement soulève des préoccupations relatives à la question de sécurité et au problème de tiers «profiteurs». Le transporteur tiers sapera les droits de trafic sur le marché bilatéral et cela provoquera un déséquilibre entre les deux États parties à un accord bilatéral lorsqu'un État membre d'une région conclut avec un État extérieur à cette région le type d'accord sur les services aériens fondé sur le «principal établissement». À cette occasion, le transporteur aérien tiers est susceptible aussi d'utiliser un «pavillon de complaisance».

2.4 Pour ces raisons, la plupart des États, spécialement au niveau bilatéral, persistent à utiliser le critère de propriété et de contrôle nationaux, et seulement des États appartenant à une région intégrée ont adopté le critère du principal établissement au niveau régional. En effet, bien que le concept du principal établissement ait été introduit pour élargir et assouplir les conditions de propriété et de contrôle des transporteurs aériens, il n'a pas réussi à obtenir un entier appui de la part de nombreux États.

2.5 Le critère du principal établissement plus un lien fort est une solution libérale à large base qui respecte les intérêts de la plupart des États. Ce critère est développé de façon plus élaborée que celui du principal établissement, en ce sens qu'il a de nombreuses mesures de sauvegarde pour empêcher les «pavillons de complaisance» et les tiers «profiteurs».

2.6 À long terme cependant, spécialement dans le cadre de l'accord bilatéral sur les services aériens libéralisé, les transporteurs aériens tiers en viendront à saper le marché bilatéral libéralisé sans restriction. Ainsi, la principale préoccupation concernant les tiers «profiteurs», évoquée à propos du critère du principal établissement, demeure non résolue.

2.7 Dans ce contexte, le critère de «propriété et contrôle nationaux» est plus approprié pour un régime de transport aérien bilatéral et le critère du «principal établissement» ou du «principal établissement plus un lien solide» l'est davantage pour un régime de transport aérien régional. Le critère du «principal établissement» ou du «principal établissement plus un lien solide» nécessite donc un plus ample examen pour son application au régime bilatéral.

2.8 En plus des questions de tiers «profiteurs» et de sécurité, la défense nationale est très étroitement liée à la propriété. Les États ont besoin de prendre entièrement le contrôle de leurs transporteurs aériens nationaux spécialement dans des situations d'urgence telles qu'une guerre. La propriété et le contrôle nationaux constituent donc un élément essentiel pour la défense nationale.

### 3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à conclure que :

- a) Le critère de propriété et de contrôle nationaux est plus approprié pour le régime bilatéral, afin d'éviter les préoccupations de tiers «profiteurs» et de sécurité et pour contribuer à la défense nationale.
- b) Le critère de principal établissement ou de principal établissement plus un lien solide est applicable dans le cas d'un régime régional, afin d'assurer un libre accès au marché régional pour les droits de trafic et le financement.
- c) Le critère de principal établissement plus un lien solide est une solution libérale à large base qui respecte les intérêts de la plupart des États, y compris ceux qui souhaitent maintenir le critère de propriété et de contrôle nationaux.
- d) Cependant, sur le long terme et spécialement dans le cadre de l'accord libéralisé sur les services aériens, les préoccupations concernant les tiers «profiteurs» et la défense nationale persistent avec le critère du principal établissement plus un lien solide.
- e) Par conséquent, le modèle de clause du principal établissement plus un lien solide suggéré par le Secrétariat de l'OACI devrait être adopté dans les accords régionaux ou plurilatéraux sur les services aériens, et être envisagé pour adoption au gré des États dans les accords bilatéraux sur les services aériens.

### 4. SUITE PROPOSÉE

4.1 La Conférence est invitée à tenir compte de ces considérations et conclusions dans l'examen de ce point.