



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 41 : Réglementation économique du transport aérien international

LIBÉRALISATION DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

(Note présentée par la Colombie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note analyse les avantages et les limites de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter la décision énoncée au paragraphe 3.1.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises sous réserve de disponibilité des ressources provenant du budget programme 2014-2016 et/ou des contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 7300/9, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Résolution A37-20, « <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> » Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> Doc 1009, <i>Rapport de la sixième Conférence mondiale du transport aérien (ATConf/6)</i>

¹ La version espagnole est fournie par la Colombie.

1. INTRODUCTION

1.1 Les critères nationaux de propriété et de contrôle fondés sur la nationalité étaient largement acceptés à l'époque où une majorité des transporteurs nationaux appartenaient à l'État de désignation ou à ses ressortissants, étant donné le rôle important qu'ils jouaient des points de vue stratégique, économique et en termes de développement. Toutefois, parallèlement à la tendance croissante à la libéralisation, à la privatisation et la mondialisation, à laquelle s'ajoutait une intégration économique régionale, de nouveaux défis se posent dans les relations bilatérales entre les États et dans la réglementation du transport aérien international.

1.2 Ce contexte de libéralisation et de privatisation représente un changement de paradigme dans les relations bilatérales entre les États pour ce qui est de l'exercice des droits de trafic aérien internationaux, ce qui nécessite une coopération, la réciprocité et l'application de critères élargis en matière de propriété et de contrôle des transporteurs aériens, principes qui sont abondamment évoqués dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et modifiée par l'Assemblée de l'OACI (Doc 7300).

1.3 La Convention de Chicago établit un cadre axiologique et une série de principes auquel doit obéir le système de réglementation du transport aérien international, « afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et d'une manière saine et économique ».

1.4 Ladite Convention précise également « qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération ».

1.5 Dans la même veine, la Résolution A37-20 de l'Assemblée de l'OACI, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI* dans le domaine du transport aérien considère « que la stricte application du critère d'une participation substantielle à la propriété et d'un contrôle effectif pour autoriser une compagnie aérienne à exercer des droits de route et d'autres droits de transport aérien pourrait priver un grand nombre d'États du droit à l'égalité et à l'équité des possibilités d'exploiter des services de transport aérien international et de tirer les avantages optimaux d'une telle exploitation ».

2. ANALYSE

2.1 Le maintien du critère traditionnel fondé sur la nationalité pour la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes, va à l'encontre du processus de libéralisation. En règle générale, il est admis que chaque État puisse libéraliser son transport aérien selon ses propres critères et à son propre rythme, toutefois ce principe traditionnel, étant donné le droit de refus dont disposent les autres États, empêche un État qui décide de libéraliser à un rythme plus rapide, de le faire pour ce qui est de désigner les compagnies aériennes en vue d'octroyer l'accès aux marchés.

2.2 Il est important de déterminer s'il est nécessaire de maintenir un lien économique entre la compagnie aérienne et l'État de désignation (y compris le « siège principal d'exploitation ») alors que les critères de propriété et de contrôle des compagnies aériennes se libéralisent au niveau national ou multilatéral. Il est proposé d'éliminer complètement le lien économique pour ne conserver que la réglementation en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation comme le seul critère permettant de relier l'État de désignation à la compagnie aérienne.

2.3 Le processus de libéralisation de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes présente certains avantages en offrant notamment un accès élargi au marché de capitaux, ce qui permettrait aux compagnies aériennes de créer des réseaux plus vastes au moyen de fusions, rachats ou alliances, tout en améliorant la compétitivité et le choix des services offerts sur le marché, en apportant ainsi des avantages pour les consommateurs. D'un autre côté, la libéralisation présente aussi certains risques, tels que l'apparition des « pavillons de complaisance » en l'absence de mesures efficaces de réglementation pour les éviter, une détérioration éventuelle des normes de sécurité et de sûreté, l'accent étant mis de plus en plus sur l'atteinte d'objectifs commerciaux, et le risque de fuite de capitaux étrangers, ce qui se traduirait par une exploitation moins stable et des pratiques susceptibles de nuire à la concurrence équitable.

2.4 En outre, la sixième Conférence mondiale du transport aérien a largement reconnu les avantages qu'offre la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, et la nécessité d'adapter le régime actuel de réglementation aux besoins du 21^e siècle.

2.5 Il a été convenu que l'OACI devrait montrer la voie au processus de libéralisation et qu'il faudrait accorder l'importance voulue à la sécurité et à la sûreté, tout en tenant compte des intérêts de toutes les parties concernées, y compris sur le plan de l'emploi, et la nécessité d'avancer de manière graduelle et progressive.

3. SUITE À DONNER

3.1 L'Assemblée est invitée à demander au Conseil d'élaborer un modèle d'accord international pour que les États libéralisent la propriété et le contrôle des compagnies aériennes, afin de le présenter à la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI.