



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif

2.2 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens

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

(Note présentée par le Chili)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail résume l'expérience du Chili comme État innovateur dans la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, et propose que l'OACI élabore un traité multilatéral pour libéraliser cet aspect du transport aérien afin de faciliter l'accès des transporteurs aériens aux marchés financiers.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation présentée au paragraphe 3.

<i>Références :</i>	Les documents de référence concernant la Sixième réunion de la Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) sont disponibles au site www.icao.int/meetings/atconf6 .
---------------------	---

1. PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS AU CHILI

1.1 Depuis ses débuts, en 1979, la politique du Chili en matière d'aviation commerciale tend vers l'élimination de conditions de nationalité pour les propriétaires et les administrateurs de lignes aériennes, chiliens comme étrangers. Le Chili est d'ailleurs l'un des premiers États à avoir ouvert la voie dans ce domaine. Depuis cette époque, la nationalité des transporteurs aériens chiliens est ainsi établie en fonction des liens qu'ils entretiennent avec le territoire national plutôt que selon la nationalité de ses propriétaires ou administrateurs. La nationalité d'un transporteur étranger est établie par la qualification que lui attribue l'État désignateur.

1.2 Depuis l'entrée en vigueur de ce système au Chili, il est arrivé à trois reprises que tous les propriétaires et administrateurs d'un transporteur aérien régulier chilien soient des étrangers, et à deux reprises que certains soient chiliens et d'autres étrangers. Dans plusieurs cas, les propriétaires de transporteurs aériens étrangers ayant des opérations au Chili n'avaient pas la nationalité de l'État désignateur ; toutefois, comme le Chili n'applique pas aux propriétaires les conditions de nationalité, l'autorité chilienne a accepté la qualification de nationalité donnée par l'autorité de désignation.

¹ Version en espagnol fournie par le Chili.

1.3 Depuis 33 ans que ce système est en application, aucun État ne s'est jamais opposé à la désignation d'un transporteur chilien parce que ses propriétaires étaient majoritairement non chiliens. Par conséquent, la clause concernant la désignation des transporteurs aériens, avec ses critères nationaux de propriété substantielle et de contrôle effectif, qui figure dans un grand nombre d'accords bilatéraux sur les services aériens signés par le Chili au fil des années, n'a pas empêché les compagnies aériennes chiliennes d'exercer leurs opérations à l'étranger.

1.4 Néanmoins, quand l'autorité chilienne négocie des accords bilatéraux, elle s'assure toujours que l'exigence de propriété substantielle et de contrôle effectif par les ressortissants de l'État désignateur ne figurent pas dans la clause de désignation des transporteurs aériens, et qu'il est plutôt suffisant d'exiger que la résidence principale et le lieu principal d'activités du transporteur soient situés dans l'État désignateur. Tous les accords bilatéraux négociés par le Chili au cours des dix dernières années sont conformes à cette méthode.

1.5 En ce qui a trait à l'obligation pour un transporteur aérien d'avoir un lien avec le territoire national afin de pouvoir obtenir la nationalité chilienne et utiliser les droits de trafic du Chili, ce lien n'est basé sur aucune exigence juridique ou réglementaire. Le critère qui est appliqué stipule plutôt que le principal lieu d'activités du transporteur doit être manifestement situé au Chili, ce qui doit être appuyé par un ensemble de faits, entre autres : la majorité des aéronefs sont basés au Chili, ces aéronefs sont enregistrés au Chili, leur personnel est chilien et leur maintenance est effectuée au Chili. Le critère selon lequel les aéronefs doivent être basés au Chili a récemment subi quelques modifications ; c'est une obligation dans la mesure où le contrôle réglementaire est exercé par l'Autorité chilienne de l'aviation. Si les aéronefs sont également pourvus d'équipages chiliens et qu'ils sont enregistrés au Chili, alors le transporteur peut se considérer comme chilien.

1.6 L'approche de libéralisation adoptée par le Chili lorsqu'il accorde sa nationalité à un transporteur aérien a contribué à la réussite de la politique chilienne sur le transport aérien commercial. Non seulement la réglementation permettant à des étrangers d'obtenir la propriété et le contrôle entiers d'un transporteur chilien a-t-elle donné un coup de fouet aux investissements étrangers dans les lignes aériennes chiliennes, elle a aussi stimulé la participation des investisseurs nationaux, qui estiment que les actions cotées en bourse d'un transporteur chilien acquièrent de la valeur si elles peuvent être inscrites à des bourses étrangères et achetées par des étrangers plutôt que d'être restreintes au marché chilien.

2. CONCLUSION

2.1 En fonction de son expérience décrite dans la présente note, le Chili propose que l'OACI élabore un accord multilatéral sur la libéralisation mondiale de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.

3. RECOMMANDATION

3.1 La Conférence est invitée à demander à l'OACI d'élaborer un accord multilatéral sur la libéralisation mondiale de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.