



**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**

**RESTRICTIONS NATIONALES DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE  
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

[Note présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres<sup>1</sup>  
et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup> (CEAC)]

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail expose les considérations européennes sur les restrictions nationales de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, et elle propose que la Conférence examine la pertinence de ces restrictions dans l'environnement économique concurrentiel actuel de plus en plus mondialisé, afin de progresser plus avant vers la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à adopter les recommandations présentées au § 5.

*Références :*

Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site  
[www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

**1. INTRODUCTION**

1.1 La propriété et le contrôle des transporteurs aériens ont communément été soumis à des restrictions venant de deux sources. Premièrement, le droit d'un État de refuser d'accepter la désignation d'un transporteur aérien en vertu d'un accord bilatéral de transport aérien si ce transporteur n'est pas majoritairement (ou largement) détenu et effectivement contrôlé par l'autre partie à l'accord ou ses ressortissants. Cette question est examinée dans la note ATConf/6-WP/49. Deuxième, et cette raison est examinée dans la présente note, plusieurs États ont édicté des lois sur la délivrance de licences d'exploitation aux transporteurs aériens ou sur l'investissement étranger qui restreignent l'accès des ressortissants des autres États (« restrictions nationales ») à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens.

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède. Ces 27 États sont aussi tous membres de la CEAC.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1.2 Il est utile d'examiner les raisons qui sous-tendent les restrictions nationales de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et si elles sont toujours pertinentes dans le secteur du transport aérien mondial en évolution rapide, ou s'il faudrait les abolir afin de générer des bénéfices économiques.

## 2. CONTEXTE

2.1 Les services de transport aérien international sont régis par des accords bilatéraux entre États. Lors de la négociation d'un accord bilatéral, les États souhaitent en général s'assurer que les droits échanges avec leurs partenaires profiteront aux transporteurs aériens des deux parties, mais pas à ceux d'autres États qui ne sont pas parties à l'accord et n'offrent donc pas de droits réciproques. Le moyen le plus simple de réserver les droits des transporteurs aériens des parties est que chacune d'elles restreigne la désignation aux transporteurs aériens qu'elle-même détient majoritairement et contrôle effectivement. Parallèlement, les restrictions figurent aussi dans les lois nationales des parties. De fait, la logique des accords bilatéraux d'assurer des bénéfices est la raison évidente à la base des restrictions nationales, comme il est décrit ci-dessus.

2.2 Au moment où les restrictions de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens sont apparues dans les accords bilatéraux et les lois nationales, les États avaient les principales raisons suivantes pour introduire ces restrictions :

- a) les transporteurs aériens nationaux étaient essentiellement détenus et contrôlés par les gouvernements ;
- b) les transporteurs aériens nationaux étaient considérés comme des atouts stratégiques clés ;
- c) la préoccupation de sûreté nationale que des atouts stratégiques soient sous contrôle étranger ;
- d) l'intention de rendre l'aéronef rapidement disponible en cas de besoin à des fins de défense nationale, en cas d'urgence ou pour fournir des services aériens d'intérêt public, par exemple, à destination ou à partir de zones éloignées du pays ;
- e) les droits d'accès au marché, notamment de cabotage, étaient réservés aux transporteurs aériens nationaux ;
- f) des questions d'emploi comme la préoccupation que des investisseurs étrangers ne maintiennent pas les mêmes normes de travail.

2.3 Dans l'environnement économique concurrentiel actuel de plus en plus mondialisé dans lequel opèrent les transporteurs aériens, il est souhaitable que l'OACI examine si les raisons ci-dessus sont encore valables, si ces restrictions servent vraiment l'intérêt des transporteurs aériens ou les intérêts publics, compte tenu des amples avantages potentiels que la libéralisation pourrait apporter (voir § 3). Les objectifs politiques des restrictions peuvent peut-être être mieux servis par d'autres moyens plus souples, par exemple par le biais de conditions de délivrance de licences nationales qui ne priveraient pas le secteur du transport aérien des avantages éventuels de la libéralisation.

2.4 Il est à noter que, tandis que les restrictions nationales sont encore la pratique générale parmi les États, il y a des exceptions manifestes de régimes libéraux de propriété et contrôle,

essentiellement convenus au niveau régional, entre des États avec des marchés (« communautés d'intérêts ») intégrés (de transport aérien). On peut citer à cet égard l'Union européenne et l'espace économique européen, l'Accord de la Communauté des Caraïbes (CARICOM) ou l'Accord unique de marché de l'aviation entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

2.5 Lorsqu'elle examinera la question, la Conférence devra se rappeler que la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens est liée aux questions d'ouverture des marchés et de concurrence loyale, et elle est invitée à se reporter à la note de travail ATConf/6-WP/54 de l'UE-CEAC, intitulée « Libéralisation de l'accès au marché » et de la note de travail ATConf/6-WP/51 de l'UE-CEAC, intitulée « Principes de base de la concurrence loyale ».

### **3. AVANTAGES DE LA LIBÉRALISATION DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

3.1 Se fondant sur son expérience, l'Europe est d'avis que, dans bien des cas, l'abolition ou la réduction des restrictions nationales de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, complétées par les mécanismes de protection nécessaires (voir § 4.2), apporteraient des avantages appréciables au secteur du transport aérien et à l'économie dans son ensemble. Parmi ces avantages figurent les suivants :

- a) la libéralisation permettrait aux transporteurs aériens un plus large accès au marché financier qui deviendra chaque fois plus important dans un environnement de plus en plus concurrentiel, et elle faciliterait en général la rationalisation du secteur du transport aérien qui est encore soumis à des restrictions méconnues dans d'autres secteurs économiques ;
- b) le libre investissement dans le transport aérien appuierait les regroupements, fusions et prises de contrôle dans le secteur et pourrait permettre le développement des transporteurs aériens transnationaux qui sont capables de desservir l'ensemble du réseau mondial sans être soumis à des restrictions qui ne sont pas équilibrées ;
- c) outre la désignation libérale et les régimes de droits de trafic dans les accords bilatéraux de transport aérien (à savoir, la désignation multiple des transporteurs aériens et des droits illimités de troisième et quatrième liberté au moins), la plus grande possibilité pour les ressortissants étrangers de s'établir ou d'investir dans les transports aériens pourrait éventuellement contribuer à ouvrir davantage le marché et donc jouer un rôle de soutien dans le processus de libéralisation des droits de trafic aérien ;
- d) la possibilité de l'investissement étranger appuierait la privatisation des transporteurs aériens nationaux lorsque les États décident de privatiser ;
- e) lorsque les transporteurs aériens nationaux peuvent accepter des capitaux étrangers, leur dépendance de l'aide et des subventions de l'État peut être diminuée. Cela allégerait le fardeau qui pèse sur les gouvernements de continuer à financer les transporteurs aériens nationaux et contribuerait à améliorer la gestion du transport aérien car l'investissement des transporteurs aériens étrangers peut également apporter un nouveau savoir-faire et de meilleures pratiques.

3.2 Comme le montre l'expérience européenne, la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens peut aider à améliorer l'efficacité économique du secteur du transport aérien

grâce à une concurrence stimulée et une plus grande variété de services aériens à l'avantage des consommateurs.

#### 4. LA VOIE À SUIVRE

4.1 Des facteurs divers peuvent encourager les États à libéraliser les restrictions nationales de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. Une approche libérale peut être élaborée unilatéralement, fondée sur des objectifs de politique interne, ou suite à des accords internationaux au niveau interrégional, des accord (bilatéraux) spécifiques entre États et blocs économiques (par ex., des accords de transport aérien entre l'Union européenne et les États-Unis et entre l'Union européenne et le Canada), des ententes entre blocs économiques via des accords dûment amendés ou des instruments multi ou plurilatéraux qui peuvent être élaborés par l'OACI.

4.2 Néanmoins, dans tous les cas, la libéralisation serait facilitée par des mécanismes de protection dont elle doit s'accompagner afin d'assurer qu'elle produira des bénéfices et ne mettra pas en péril des valeurs fondamentales comme la sûreté nationale, les opportunités équitables et égales et le développement sûr, sain et économique du transport aérien. Ces mécanismes de protection devraient inclure, entre autres, la mise en œuvre d'un contrôle réglementaire efficace, administré par l'État désignateur, de la sécurité et la sûreté de l'aviation, de la santé financière des transporteurs aériens, de la main-d'œuvre et d'autres questions internes éventuelles. La défense nationale et les besoins d'urgence peuvent être assurés à travers des conditions appropriées de délivrance de licences rendant l'aéronef facilement disponible. En outre, les mesures visant à assurer une concurrence loyale et la convergence réglementaire grâce à des règles du jeu équitables entre pays partenaires sont également des outils clés de la libéralisation et la protection des intérêts des consommateurs.

4.3 Les États souhaitant libéraliser leurs règles nationales sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens peuvent fort bien vouloir s'assurer que cela sera fait de manière graduelle et rechercher la réciprocité des pays partenaires. L'OACI a déjà proposé des instruments utiles comme la clause d'« établissement principal » ou la dérogation aux restrictions dans les accords bilatéraux de transport aérien et elle pourrait être invitée à approfondir ces travaux.

#### 5. RECOMMANDATIONS

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à examiner la pertinence des restrictions nationales sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens dans l'environnement économique concurrentiel actuel de plus en plus mondialisé ;
- b) envisager des moyens possibles d'encourager les États à abolir progressivement les restrictions nationales sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens ou à les assouplir dans l'intérêt du secteur du transport aérien, sous réserve des mécanismes de protection qui conviennent ;
- c) envisager quelles autres mesures l'OACI pourrait prendre pour appuyer le processus de renforcement de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.