

**QUESTIONNAIRE SUR LES POLITIQUES ET LES PRATIQUES DES ÉTATS
RELATIVES À LA PROPRIÉTÉ ET AU CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

Nom de l'État: _____

INTRODUCTION

Pour diverses raisons liées à leurs objectifs de transport aérien, un grand nombre d'États ont des lois, règlements, politiques ou pratiques qui exigent que leurs transporteurs aériens nationaux soient détenus et contrôlés par l'État et/ou ses ressortissants. Certains permettent aussi les investissements étrangers dans des transporteurs aériens nationaux. Cette permission est généralement sujette à des restrictions au volume des capitaux propres (et/ou plus précisément au volume des actions avec droit de vote) que les investisseurs étrangers sont autorisés à détenir. Dans certains cas, des limites différentes sont établies pour les investisseurs étrangers qui sont eux-mêmes des transporteurs aériens et pour ceux qui ne le sont pas. Du fait de l'absence de critères communément reconnus ou de mesures quantitatives nettes, les États accordent à la question du contrôle les traitements réglementaires les plus divers. Certains adoptent des lois génériques applicables à la responsabilité collective en matière de décision, alors que d'autres ont recours à des lois, règlements et politiques spéciaux visant à déterminer qui exerce le contrôle des transporteurs aériens.

Devant les tendances à la mondialisation, la libéralisation et la privatisation, de nombreux États ont introduit des changements dans leurs politiques ou leurs règles afin d'assouplir les restrictions aux investissements étrangers dans les transporteurs nationaux. Certains ont autorisé des investisseurs étrangers à détenir des parts majoritaires, voire la pleine propriété, de leurs transporteurs aériens qui effectuent des vols internationaux et/ou nationaux. Parallèlement, de nombreuses compagnies aériennes ont continué à investir dans le capital-actions de transporteurs étrangers et/ou ont conclu des arrangements de partage de codes ou des alliances plus étendues comme moyens d'élargir leur accès aux marchés. Une telle évolution a présenté de nouvelles difficultés pour la réglementation du transport aérien international aux niveaux national, bilatéral et mondial, puisque les règlements régissant le mode de propriété et de contrôle des transporteurs aérien sont étroitement liés à la désignation et à l'autorisation des compagnies aériennes. C'est une question qui reçoit de plus en plus d'attention en raison de ses répercussions sur la poursuite de la libéralisation et du fait que les dispositions existantes sont considérées comme posant des obstacles au financement.

En réglementant les services de transport aérien international par des accords bilatéraux sur les services aériens, les États conservent généralement le droit de différer ou de révoquer l'autorisation, ou d'imposer des conditions relatives à l'autorisation dont un transporteur aérien étranger a besoin pour exploiter les services aériens commerciaux internationaux convenus si ce transporteur n'est pas détenu substantiellement et contrôlé effectivement par l'État désignateur ou ses ressortissants (condition désignée ci-après comme «critère traditionnel»). Il existe cependant des exceptions à un tel critère. Parmi les exemples les plus connus, citons les transporteurs aériens multinationaux créés par accord intergouvernemental, comme Scandinavian Airline System (SAS), Air Afrique et Gulf Air; les transporteurs aériens détenus substantiellement et contrôlés effectivement par un ou plusieurs États (ou leurs ressortissants) qui relèvent d'un groupement économique régional, tels que les «transporteurs communautaires» de l'Union européenne (UE); les transporteurs aériens constitués en corporation et ayant leur bureau principal dans l'entité désignatrice, comme les transporteurs aériens dont le siège est à Hong Kong (Chine).

Dans la question de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, l'OACI a établi, à l'intention des États, des éléments indicatifs portant, par exemple, sur la notion d'«intérêts communs» adoptée par l'Assemblée en 1983, ou sur les critères élargis mis au point par la Conférence mondiale du transport aérien de 1994 et par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien en 1997 (voir Doc 9587, deuxième édition, de l'OACI – *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*). Une analyse plus poussée de la question figure dans le Doc 9626, *Manuel de réglementation du transport aérien international*). À la lumière des facteurs décrits précédemment et compte tenu de l'appel à une plus grande libéralisation dans ce domaine, le Secrétariat de l'OACI a entrepris une étude exhaustive qui prévoit, comme première étape, une enquête auprès des États sur leurs politiques et pratiques pertinentes. Les renseignements et les points de vue communiqués par les États constitueront une base fondamentale pour la préparation de l'étude.

QUESTIONNAIRE

Note au participant. Certaines des questions ci-après appellent une amplification dans une pièce jointe. Si vous souhaitez développer votre réponse, veuillez cocher la case appropriée, et utiliser une nouvelle page comme pièce jointe au questionnaire, que vous marquerez du numéro de la question correspondante (Exemple: une amplification de la réponse à la question 5 devra être marquée: Pièce jointe Q5), et ainsi de suite. Toute autre observation que vous jugerez pertinente ou utile à l'étude sera aussi très appréciée.

I^{re} PARTIE. RÉGLEMENTATION NATIONALE

Législations, réglementations et politiques nationales

1. Disposez-vous de législations, de réglementations ou de politiques nationales sur le régime de propriété et/ou de contrôle de transporteurs aériens établis et/ou constitués en sociétés dans votre pays?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer si elles portent:

- a) sur la propriété et le contrôle
b) sur la propriété seulement
c) sur le contrôle seulement

Dans la négative, envisagez-vous d'introduire de tels outils dans un avenir proche (3 à 5 ans)?

Oui Non

Instrument directeur

2. Lequel des instruments ci-après régit la réglementation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens dans votre pays?

- Loi sur l'aviation civile ou législation similaire
Législation sur les entreprises nationales, les corporations, etc.
Législation sur les investissements de l'extérieur (étrangers)
Législation spéciale (ex.: sur la privatisation du transporteur aérien national)
Règlements, décisions ou décrets du gouvernement
Autres (veuillez préciser) _____

Si les dispositions pertinentes des instruments ci-dessus sont faciles à obtenir sous forme de texte, veuillez en joindre un exemplaire que vous marquerez Pièce jointe Q2 .

Organe de réglementation

3. Lesquels des organismes ci-après sont responsables de l'élaboration et/ou de l'application des règles sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens dans votre pays? (cochez les cases appropriées)

	Élaboration	Application
Autorité de l'aviation civile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ministère des transports	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ministère gouvernemental pour les investissements étrangers ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autorité chargée de l'octroi des licences aux entreprises	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (veuillez préciser) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Justification de la réglementation

4. Des facteurs indiqués ci-après, quels sont les principaux qui ont motivé l'élaboration de votre réglementation existante sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens? (Veuillez indiquer le degré d'importance de chaque facteur en donnant la note appropriée, selon l'échelle de valeurs suivante: 0 = sans objet; 1 = pas important; 2 = important; 3 = très important.)

Sécurité nationale (défense)	<input type="checkbox"/>
Sécurité de l'aviation	<input type="checkbox"/>
Intérêts économiques de la (des) compagnie(s) aérienne(s) nationale(s)	<input type="checkbox"/>
Développement national/intérêts économiques	<input type="checkbox"/>
Besoins commerciaux et touristiques	<input type="checkbox"/>
Recettes en devises étrangères	<input type="checkbox"/>
Création/protection d'emplois (travail)	<input type="checkbox"/>
Conformité aux accords internationaux	<input type="checkbox"/>
Autres (veuillez préciser) _____	

5. Lorsque vous envisagez une libéralisation des réglementations sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens dans le transport aérien international, lesquels des aspects ci-dessus restent valides et pourquoi? Prière de donner une réponse détaillée dans la Pièce jointe Q5 .

Traitement des transporteurs aériens

6. Dans la réglementation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, accordez-vous le même traitement à tous vos transporteurs aériens nationaux?

Oui Non

Dans la négative, veuillez indiquer si vous accordez un traitement différent:

- a) aux transporteurs exploitant des services réguliers internationaux
b) aux transporteurs exploitant uniquement des services réguliers intérieurs
c) autres (veuillez préciser) _____

Propriété de l'État

7. Votre gouvernement (incluant les institutions publiques) détient-il une participation dans le ou les transporteurs nationaux?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer le nom du ou des transporteurs ainsi que la part de la participation du gouvernement (en précisant, si possible, le pourcentage des parts détenues par les autres actionnaires). _____

8. Si votre gouvernement n'a pas une part majoritaire dans le ou les transporteurs nationaux, y détient-il des actions préférentielles (c'est-à-dire des titres qui confèrent au détenteur des droits de vote et/ou de veto sur des décisions d'importance stratégique)?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer le nom des compagnies aériennes. _____

9. Si vous n'avez pas recouru à la procédure des actions préférentielles, votre gouvernement a-t-il pris des mesures de rechange pour assurer le maintien du contrôle de votre ou vos transporteurs aériens?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez donner des détails ci-après, ou dans la Pièce jointe Q9 . _____

10. Si votre ou vos transporteurs aériens nationaux étaient propriété de l'État avant d'être privatisés (totalement ou en partie), quand a eu lieu la privatisation? _____

Si la privatisation a été faite en plusieurs étapes, veuillez en décrire brièvement les étapes et l'évolution correspondante des taux de participation, dans la Pièce jointe Q10 .

11. Si votre ou vos transporteurs aériens nationaux sont toujours propriété de l'État, est-il prévu ou sera-t-il envisagé de les privatiser?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez décrire ci-après, ou dans la Pièce jointe Q11 , le plan de privatisation (ex.: ampleur de la privatisation et calendrier de mise en œuvre). _____

Investissements de l'extérieur (étrangers)

12. Selon votre législation en vigueur, quelle est la limite admissible de la participation étrangère au capital de vos transporteurs aériens nationaux?

	Transporteur international	Transporteur intérieur
a) Participation étrangère totale au capital	_____ %	_____ %
b) Plafond de participation par entité (le cas échéant) . . .	_____ %	_____ %

Veuillez indiquer en donnant des détails dans la Pièce jointe Q12 s'il existe d'autres règles que celles indiquées ci-dessus (ex.: plafond différent pour un transporteur particulier).

13. Les mêmes règles s'appliquent-elles à d'autres industries de votre pays? Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez donner des détails ou des exemples _____

14. En termes d'investissements étrangers dans vos transporteurs aériens nationaux, accordez-vous un traitement différent aux investisseurs étrangers selon qu'ils sont ou non des transporteurs aériens?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer ci-après la limite admissible de la participation étrangère:

	Transporteur international	Transporteur intérieur
a) Participation étrangère totale au capital	_____ %	_____ %
b) Plafond de participation par entité (le cas échéant) . . .	_____ %	_____ %

15. Avez-vous l'intention de modifier les règles régissant les investissements de l'extérieur (étrangers)?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer ci-après, ou dans la Pièce jointe Q15 , l'ampleur des modifications envisagées (et le calendrier d'application correspondant). _____

Droit d'établissement

16. Dans l'affirmative, veuillez décrire ci-après, ou dans la Pièce jointe Q16 , les conditions éventuelles auxquelles doit répondre l'établissement d'une telle entreprise.

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez décrire ci-après, ou dans la Pièce jointe Q16 , les conditions éventuelles auxquelles doit répondre l'établissement d'une telle entreprise. _____

17. Les mêmes règles s'appliquent-elles à d'autres industries de votre pays? Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez donner des détails ou des exemples _____

18. Avez-vous l'intention de modifier les règles régissant le droit d'établissement?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer ci-après, ou dans la Pièce jointe Q18 , l'ampleur des modifications envisagées (et le calendrier d'application correspondant). _____

Contrôle étranger

19. Vos législations, réglementations et politiques contiennent-elles des dispositions particulières qui déterminent ou contribuent à déterminer ce qui constitue le contrôle effectif d'un transporteur aérien?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez décrire brièvement ci-après ces dispositions ou, si elles sont faciles à obtenir sous forme de texte, veuillez en joindre un exemplaire que vous marquerez Pièce jointe Q19 . _____

20. En l'absence de telles dispositions, avez-vous mis en place des mesures pratiques quelconques pour empêcher que vos transporteurs aériens nationaux ne soient contrôlés par des ressortissants étrangers?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez les décrire brièvement ci-après ou dans la Pièce jointe Q20 (indiquez si différents types de transporteurs aériens font l'objet de critères différents). _____

Exemptions/dérogations

21. Vos législations, réglementations ou politiques nationales autorisent-elles des exemptions ou des dérogations aux conditions relatives à la propriété et au contrôle?

Oui Non

22. Dans la pratique, avez-vous accordé des exemptions ou des dérogations aux conditions relatives à la propriété et au contrôle, s'il en est?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez décrire brièvement les différents cas et les conditions imposées, le cas échéant, dans la Pièce jointe Q 22 .

Arrangements commerciaux des compagnies aériennes

23. Lorsqu'il s'agit d'approuver un arrangement de coopération commerciale entre compagnies aériennes auquel participe un transporteur aérien étranger (ex.: alliance, partage de codes, franchise), tenez-vous compte d'un aspect quelconque de la propriété et du contrôle du ou des transporteurs aériens en cause?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez décrire brièvement, dans la Pièce jointe Q23 , les aspects don't vous tenez compte et les raisons correspondantes.

II^e PARTIE. ACCORDS ET ARRANGEMENTS INTERNATIONAUX

Accords bilatéraux

24. Au 30 avril 2001, combien d'accords bilatéraux de services aériens conclus par votre pays sont toujours en vigueur (y compris ceux que vous avez peut être déjà déposés auprès de l'OACI)?

Veillez si possible joindre, comme Pièce jointe Q24 , une liste complète de vos accords bilatéraux (en indiquant l'autre pays signataire et la date de signature).

25. Parmi les accords bilatéraux conclus par votre pays, combien contiennent des dispositions qui s'écartent du «critère traditionnel» sur la propriété et le contrôle (voir définition dans l'Introduction au questionnaire)? _____

26. Lorsque vous envisagez d'autoriser une compagnie aérienne étrangère désignée à exploiter les services convenus en vertu de l'accord bilatéral pertinent, lequel des critères de rechange décrits ci-après avez-vous accepté ou serez-vous prêt à accepter, et à quelles conditions, s'il en est? (Veillez cocher les cases appropriées, en donnant des détails s'il y a lieu, et en indiquant l'autre État signataire.)

- a) Un transporteur multinational créé par accord intergouvernemental (ex.: SAS, Air Afrique, Gulf Air)

Oui Non Précisez dans la Pièce jointe Q26

- b) Une compagnie aérienne détenue substantiellement et contrôlée effectivement par un ou plusieurs États Parties à un accord ou relevant d'un groupement régional prédéfini (ex.: un transporteur «d'intérêts communs»; un «transporteur aérien communautaire» de l'UE).

Oui Non Précisez dans la Pièce jointe Q26

- c) Une compagnie aérienne constituée en société et ayant son principal établissement ou sa résidence permanente dans l'État désignateur [y compris les variantes, telles que l'exigence supplémentaire d'un «lien solide» avec l'État désignateur, sous forme de permis d'exploitation aérienne (AOC), par exemple].

Oui Non Précisez dans la Pièce jointe Q26

- d) Une compagnie aérienne constituée en société et ayant son principal établissement dans l'État désignateur qui en a le contrôle effectif [formule utilisée par cinq membres de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) dans leur accord plurilatéral «ciel ouvert» signé en novembre 2000, qui élimine la condition de la «propriété substantielle»].

Oui Non Précisez dans la Pièce jointe Q26

e) Autres. Veuillez préciser ci-après ou dans la Pièce jointe Q26 _____

27. Dans le cas de votre pays, avez-vous jamais eu à prendre des mesures (par exemple, pour refuser, révoquer ou suspendre le permis d'exploitation) à l'encontre de la compagnie aérienne désignée en raison du non-respect des dispositions relatives à la propriété et au contrôle de l'accord bilatéral pertinent?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez décrire brièvement les circonstances et les mesures prises dans la Pièce jointe Q27

Accords régionaux

28. Votre pays est-il partie à un accord régional ou sous-régional de services aériens quelconque?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer ci-après les accords régionaux ou sous-régionaux auxquels votre pays est partie. _____

Dans la négative, prévoyez-vous de devenir partie à un accord régional?

Oui Non

29. D'après votre expérience, y a-t-il un élément particulier des accords régionaux, relatif à la question de la propriété et du contrôle, à propos duquel vous aimeriez faire des observations ou sur lequel vous souhaiteriez appeler l'attention?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez inscrire vos observations ci-après ou dans la Pièce jointe Q29 _____

Éléments indicatifs de l'OACI

30. Dans la pratique, avez-vous jamais eu recours aux éléments indicatifs élaborés par l'OACI sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens (ces éléments figurent dans la Partie 2 du Doc 9587 de l'OACI)?

Oui Non

31. Pensez-vous qu'il est nécessaire ou sinon souhaitable que l'OACI élabore des éléments indicatifs sur une libéralisation plus poussée des règlements régissant la propriété et le contrôle des transporteurs aériens?

Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer ci-après, ou dans la Pièce jointe Q31 , les aspects particuliers sur lesquels vous souhaiteriez que l'OACI se penche. _____
