



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

**Point 27 : Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien**

#### PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE : LA NOUVELLE DONNE

(Note présentée par les Pays-Bas au nom de la Communauté européenne et de ses États membres<sup>2</sup>)

#### SOMMAIRE

Le présent document de travail porte sur l'évolution récente des questions de la propriété et du contrôle et de la désignation des transporteurs aériens au sein de la Communauté européenne. Les changements intervenus sur le plan juridique ont conduit à une nouvelle approche communautaire des accords internationaux en matière de services aériens, ce qui a des conséquences pratiques pour les négociations bilatérales avec la Communauté et ses États membres. Cette évolution montre qu'au niveau international, une plus grande souplesse s'impose sur les questions connexes de la propriété et du contrôle, d'une part, et de la désignation des transporteurs aériens, d'autre part, suite au processus de libéralisation internationale des services aériens tel qu'il a été analysé et encouragé par la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (AT/CONF5).

L'Assemblée est invitée à noter ces changements et à appuyer leur mise en œuvre. La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 6.

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'an dernier, lors de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (AT/CONF5), la Communauté européenne (CE) et ses États membres ont demandé davantage de

<sup>1</sup> Traduction fournie par la Communauté européenne.

<sup>2</sup> La Communauté européenne comprend les États suivants : Allemagne, Australie, Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

souplesse, au niveau international, sur les questions connexes de la propriété et du contrôle, d'une part, et de la désignation des transporteurs aériens, d'autre part. La CE et ses États membres continuent de penser que faire preuve de souplesse sur ces questions est essentiel pour le processus de libéralisation internationale que l'OACI souhaitait analyser et promouvoir lors de cette conférence.

1.2 Les conclusions finales de l'AT/CONF5 invitent les États membres à mener une politique souple en matière de propriété et de contrôle :

«Les États devraient dans la mesure du possible libéraliser l'accès aux marchés du transport aérien international, l'accès des transporteurs aériens aux capitaux internationaux et la liberté pour ces transporteurs de mener leurs activités commerciales.

Les États devraient examiner sérieusement la possibilité de faciliter les efforts d'autres États dans le sens d'une propriété et d'un contrôle transfrontières accrus des transporteurs aériens [...] sous réserve que soient maintenus une responsabilité et un contrôle clairs de la supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté.»

1.3 La CE et ses États membres attachent une importance considérable à ces conclusions. Partout dans le monde, l'expérience montre que la libéralisation des droits de trafic peut présenter des avantages considérables en termes de qualité du service et de compétitivité. Toutefois, l'assouplissement des règles de propriété et de contrôle d'une compagnie aérienne appliquées au sein d'un groupe d'États peut rendre ces avantages plus intéressants encore en stimulant l'investissement et en permettant aux compagnies aériennes de structurer plus efficacement leurs activités.

1.4 Au sein de la Communauté européenne, une politique souple en matière de propriété et de contrôle est menée depuis une dizaine d'années. Les ressortissants d'un État membre de la CE peuvent investir dans des compagnies aériennes dans un autre État membre de la CE, les constituer et les contrôler. Dans la CE, toutes les compagnies aériennes sont soumises aux mêmes règles et bénéficient du même statut de transporteurs communautaires pour ce qui est de leur établissement et de leur licence d'exploitation. Ces compagnies peuvent exploiter n'importe quelle route au sein de la Communauté.

1.5 Au niveau intérieur, cette politique a donné de bons résultats dans la CE dans la mesure où elle a généré de nouveaux services aériens, a suscité l'arrivée sur le marché de nouveaux acteurs innovants et a entraîné une concurrence accrue qui bénéficie aux consommateurs. Des normes élevées sont maintenues et améliorées grâce à des règles communes sur des questions clés telles que l'octroi des licences, la sécurité et la sûreté.

## 2. ÉVOLUTION RÉCENTE DU MARCHÉ

2.1 Depuis la conférence de l'année dernière, le processus de croissance, d'intégration et de développement s'est poursuivi sur le marché européen du transport aérien et parmi les transporteurs aériens qui y opèrent.

2.2 La première fusion entre deux compagnies de pavillon a été annoncée fin 2003. Air France et KLM vont s'associer pour donner naissance au plus grand groupe de transport aérien d'Europe. Ce dernier opérera à partir de deux grandes plates-formes de correspondances à Amsterdam et Paris. En vertu de la législation communautaire, le statut de cette entité élargie est identique à celui des deux compagnies aériennes auxquelles elle succède, même si le groupe sera structuré de manière à respecter les restrictions en matière de propriété et de contrôle prévues dans les accords bilatéraux de la

France et des Pays-Bas jusqu'à ce que ces restrictions puissent être levées et que les accords soient rendus compatibles avec le droit communautaire.

2.3 Outre les compagnies de pavillon traditionnelles, d'autres transporteurs communautaires continuent de développer des activités transeuropéennes. Les principales compagnies à bas coûts notamment opèrent désormais au niveau multinational, paneuropéen, avec un lieu d'établissement dans un État membre mais des bases opérationnelles partout dans la Communauté européenne.

2.4 Le marché a connu son évolution la plus importante en mai, lorsque la CE s'est élargie à dix nouveaux membres pour compter vingt-cinq États au total. La totalité des nouveaux États membres ont immédiatement intégré le marché intérieur du transport aérien et leurs compagnies aériennes sont devenues des transporteurs communautaires, avec les mêmes droits et obligations que leurs homologues des quinze États membres existants. Des compagnies débutantes des États d'Europe centrale devenus membres de l'UE mettent déjà à profit le marché libéralisé des transports aériens pour commencer à opérer à partir de bases situées en-dehors de leur État d'origine.

### 3. SITUATION JURIDIQUE

3.1 Suite aux arrêts rendus en novembre 2002 par la Cour de justice des Communautés européennes dans les affaires «ciel ouvert», chaque État membre est tenu, en vertu de la législation communautaire, d'assurer l'égalité d'accès au marché en ce qui concerne les routes vers des destinations hors de la Communauté à tout transporteur communautaire établi sur son territoire. Les transporteurs communautaires doivent être détenus majoritairement et contrôlés par une entité de la Communauté européenne, mais à cette exigence un État membre ne peut ajouter l'obligation qu'ils soient détenus majoritairement et contrôlés par ses propres ressortissants. Cela doit se refléter dans tous les accords en matière de services aériens conclus entre la CE et ses États membres et leurs partenaires bilatéraux.

3.2 La CE et ses États membres travaillent maintenant de concert avec leurs partenaires afin d'éliminer, dans les accords bilatéraux entre des États membres de l'UE et d'autres membres de l'OACI, toute discrimination entre les ressortissants de la Communauté européenne dans ce domaine, soit en concluant de nouveaux accords, soit en modifiant les accords existants.

3.3 Afin que leurs approches soient cohérentes, la CE et ses États membres coordonnent leurs négociations avec d'autres pays.

3.4 Les négociations menées par la Commission européenne se déroulent maintenant au niveau communautaire avec les États-Unis aux fins de mettre en place un espace aérien ouvert qui prévoirait une libéralisation réciproque de la propriété et du contrôle. La Communauté a également entamé des négociations avec d'autres pays tiers afin d'assurer une insertion appropriée de la désignation communautaire dans les actuels accords bilatéraux entre les États membres de la CE et ces pays tiers en matière de services aériens.

3.5 Les États membres continuent de mener bilatéralement d'autres négociations, mais en consultant la Commission européenne et les autres États membres et sur la base d'objectifs définis en commun, notamment pour ce qui est de la propriété et du contrôle.

3.6 La question de la clause de nationalité sera par conséquent soulevée lors de chaque négociation avec un État membre de la CE. Une demande sera présentée afin d'autoriser tout transporteur communautaire établi sur le territoire de l'État membre en question à exercer les droits de trafic prévus

dans le cadre de l'accord. Lorsque la Commission européenne négociera au nom de la Communauté dans son ensemble, une demande similaire sera présentée visant à ce que tous les transporteurs communautaires aient accès aux droits de trafic à partir de n'importe quel État membre d'établissement.

3.7 Cela ne suppose pas davantage de droits de trafic; si ces derniers sont limités, il appartiendra à l'État membre de la CE partie à l'accord de répartir ces droits de manière transparente et non discriminatoire entre transporteurs communautaires concurrents. Tous les États ayant des compagnies aériennes internationales concurrentes connaissent ces procédures.

#### 4. **PROGRÈS RÉALISÉS**

4.1 À l'heure actuelle, les États membres de la CE ont conclu de nouveaux accords ou modifié les accords bilatéraux existants avec plus de trente autres États de l'OACI afin de pouvoir désigner des transporteurs de la Communauté européenne pour les routes à destination et en provenance de leur territoire.

4.2 Étant donné que la CE compte vingt-cinq États membres et que trois autres États lui sont étroitement associés par le biais de l'Espace économique européen ou d'arrangements spécifiques, le principe de la désignation communautaire est dorénavant accepté par près de soixante États de l'OACI, soit un tiers environ des membres de l'organisation.

4.3 En outre, des négociations communautaires sont en cours avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Singapour et les États-Unis; dans ce contexte, ces États semblent pourvoir accepter en principe la désignation communautaire.

4.4 La Communauté et ses États membres se félicitent de l'attitude positive et souple adoptée par ces partenaires et ils continueront de travailler avec d'autres partenaires afin de rendre leurs relations bilatérales sûres dans leur ensemble d'un point de vue juridique.

#### 5. **CONCLUSION**

5.1 La Communauté européenne et ses États membres ont élaboré une politique communautaire à l'égard de la propriété et du contrôle, concept reconnu par l'OACI. Ils s'efforcent maintenant de faire reconnaître cette politique dans leurs relations bilatérales avec d'autres États de l'OACI et invitent leurs partenaires à faire preuve de souplesse, conformément aux conclusions finales de l'AT/CONF5. Les accords qui ne reconnaissent pas la propriété communautaire sont incompatibles avec les obligations pertinentes imposées aux États membres de l'UE par la législation communautaire et il est impératif soit de les modifier, soit de les remplacer.

#### 6. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

6.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note du présent document et accorder son appui à la mise en œuvre de la nouvelle approche politique par la Communauté européenne;

- b) demander une plus grande souplesse, au niveau international, sur les questions liées de la propriété et du contrôle;
- c) affirmer sa volonté de poursuivre le processus de libéralisation internationale des services aériens.

— FIN —