



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

DÉSIGNATION, PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE : L'EXPÉRIENCE DE CUBA DANS LE CADRE DES NÉGOCIATIONS AVEC LES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (UE)

(Note présentée par Cuba)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail a pour objet de partager avec les délégations participantes notre expérience des négociations, sur les clauses de désignation, propriété et contrôle, avec les pays membres de l'Union à qui il était demandé de modifier leurs accords bilatéraux de services de transport aérien afin d'être en conformité avec les décisions de la Cour européenne de justice.

Cette expérience réaffirme le fait que l'OACI a été fondée, dans le cadre de la Convention de l'aviation civile internationale, en tant que forum mondial nécessaire, afin d'orienter comme il convient ses membres dans la mise en œuvre de la réglementation économique du transport aérien, dans l'intérêt de la communauté aéronautique internationale dans son ensemble, en tenant compte des mécanismes de protection afin de maintenir, de manière équitable et durable, la participation des compagnies aériennes à l'industrie des services de transport aérien.

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter les recommandations qui figurent au paragraphe 3.

<i>Références :</i>	Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site www.icao.int/meetings/atconf6 .
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 La note de travail WP/259 présentée à la 35^e Assemblée de l'OACI au nom des 21 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) analysait la nécessité d'équilibrer l'intention de l'Union européenne (UE) de modifier les accords bilatéraux de transport aérien afin d'y inclure une clause de désignation, propriété et contrôle, conformément à une sentence de la Cour européenne de justice établissant que les clauses de la majorité des accords conclus avec les États membres de l'UE étaient en contradiction avec les dispositions du droit communautaire sur la liberté d'établissement.

¹ Version espagnole fournie par Cuba.

1.2 Concrètement, un pays de l'Union européenne se trouvait autorisé à désigner des compagnies aériennes que non seulement il détenait et contrôlait, mais que détenaient et contrôlaient également les autres pays membres de l'Union, pourvu qu'elles soient établies dans ledit pays.

1.3 Rappelons que dans la note A-35-WP/259 il était dit, concernant la question du processus de libéralisation du transport aérien, que l'OACI avait tenu compte de tous les critères de ses membres, formulés durant la 5^e Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) à l'appui d'une clause bien conçue qui élimine les concepts habituels dans ce domaine et représente un pas en avant, mais sans parvenir à la pleine libéralisation. Ainsi, en recommandant des politiques de transition souples, l'OACI encourage la libéralisation graduelle et uniforme.

1.4 C'est la raison pour laquelle, en ce qui concerne la Question 27, Point 27.24, la 35^e Assemblée la Commission économique a estimé que dans ce domaine, chaque État devrait fixer l'orientation et le rythme de ses changements en matière de réglementation, d'une manière souple et via des approches unilatérales, bilatérales, plurilatérales ou mondiales.

2. **EXPÉRIENCE DANS LES NÉGOCIATIONS AVEC LES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE, EN RECOURANT À LA CLAUSE DE LA CLAC**

2.1 En tenant compte de ce qui est exposé au paragraphe 1.4 de la présente note, la CLAC a rédigé une clause type (**voir Appendice ci-joint**), afin d'équilibrer la clause de l'UE, dans l'esprit du texte approuvé à ATConf/5 et dans l'esprit des conclusions de la 35^e Assemblée.

2.2 Cuba a utilisé cette clause type dans le cadre des négociations avec neuf États membres de l'UE jusqu'à maintenant, et dans chaque cas, Cuba en a expliqué les dispositions, ce qui a permis aux Parties de parvenir à l'équilibre qui convenait au regard des intérêts de chaque pays et de chaque région.

2.3 Un exemple concret de l'application de cette clause est que, à l'heure actuelle, l'Autorité cubaine de l'aviation civile a autorisé la compagnie aérienne allemande Condor à effectuer des opérations aériennes sur des vols réguliers au départ d'un État tiers de l'UE. L'Autriche a été autorisée à désigner cette compagnie aérienne pour effectuer des vols aller et retour Vienne-Varadero-Vienne.

2.4 En ligne avec les mécanismes de protection qui doivent être pris, c'est le pays désignateur qui désigne et octroie les fréquences à cette compagnie aérienne, en vertu des dispositions de l'accord bilatéral sur les services de transport aérien signé entre l'Autriche et Cuba.

2.5 Ainsi, les intérêts des Parties sont reconnus, sans que prévalent les différences de développement économique de ces dernières. Cela démontre qu'il est possible de définir conjointement les mesures appropriées en vue d'une libéralisation graduelle, ordonnée et durable au sein de la communauté internationale de l'aviation civile permettant l'utilisation optimale des ressources naturelles, sociales et financières de chaque Partie.

2.6 D'autres mesures ont été prises bilatéralement, qui ont assoupli l'accès aux marchés par le biais, entre autres, de l'autorisation du transport de fret sur les vols affrétés, des désignations multiples, du partage de codes avec des compagnies aériennes de pays tiers, des droits de cinquième liberté et des bureaux communs de compagnies aériennes appartenant au même groupe.

2.7 Par ces mesures, Cuba applique une politique souple de réglementation des activités du transport aérien, aux fins d'un accès plus facile au marché, sans avoir à signer d'accords de libéralisation.

3. RECOMMANDATIONS

3.1 La Conférence est invitée :

- a) à examiner l'expérience décrite dans la présente note ;
- b) à appliquer les mesures qui amènent la libéralisation des services de transport aérien d'une manière graduelle et **durable**, en utilisant au mieux les ressources naturelles, sociales et financières, sur la base de l'équité compte tenu des différences économiques entre les États, et avec des mécanismes de protection.

APPENDIX

Adjunto No. 1

Modelo de cláusula aprobado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

ARTÍCULO No. ____

1. Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.
2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la... [nombre la organización de aviación civil de la región] podrán autorizar a una o varias línea(s) aérea(s) de otro Estado miembro de la... [nombre la organización de aviación civil de la región], para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.
3. Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:
 - a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];
 - (i) Tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa, u otro Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que constituye la Comunidad Europea y haya recibido un Permiso de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea.
 - (ii) Se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada.
 - (iii) La aerolínea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la Comunidad Europea.
 - b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la región]:
 - (i) Tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa u otro Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región] y haya recibido un Permiso de Operación de un Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región]
 - (ii) Se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región]

- (iii) responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada,
- (iv) La aerolínea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la ... [nombre organización de aviación civil de la región].

ARTÍCULO

Revocación o suspensión de la designación o autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:

- a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:
 - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el tratado que constituye la Comunidad Europea, o no haya recibido un Permiso de Operación válido, de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea; o
 - (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o
 - (iii) la aerolínea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la Comunidad Europea, o
 - (iv) la aerolínea ya este designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región]. y otro Estado miembro de la Comunidad Europea y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Comunidad, estuviera transgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo o
 - (v) la aerolínea designada posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la Comunidad y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] y ese Estado miembro de la Comunidad.

- b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región]:
 - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región] o no haya recibido un Permiso de Operación válido de uno de los países miembros de la ...[nombre organización de aviación civil de la región]; o
 - (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o

- (iii) la aerolínea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la...[nombre organización de aviación civil de la región], o
- (iv) la aerolínea ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la Comunidad y otro Estado miembro de la CLAC y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región], estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo.
- (v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la Comunidad Europea y ese Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región].

— FIN —