



**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**

**L'EXPÉRIENCE DE L'ÉGYPTE EN MATIÈRE DE LIBÉRALISATION**

**DE LA PROPRIÉTÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

(Note présentée par l'Égypte)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Présentation de renseignements relatifs à l'expérience de l'Égypte concernant les transporteurs aériens exploités en commun et à l'incidence des regroupements régionaux sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à convenir des recommandations présentées au paragraphe 3.

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

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les accords bilatéraux sur les services aériens stipulent souvent que le transporteur aérien désigné par l'une des deux Parties au contrat doit être détenu substantiellement et contrôlé effectivement par l'État désignateur ou ses ressortissants. Depuis la Conférence de Chicago de 1944, les accords contiennent d'ordinaire une disposition précisant que chaque Partie a le droit de refuser, révoquer ou suspendre les autorisations prévues à l'article pertinent à l'égard d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie, ou d'imposer des conditions à leur octroi, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie sont détenus par l'autre Partie ou ses ressortissants.

1.2 Le but d'une telle disposition est de garantir l'existence d'un lien solide entre le transporteur aérien et l'État désignateur. Ce lien est habituellement indiqué dans la nationalité du transporteur et a trait à la propriété du capital et à la gestion effective du transporteur, ce qui facilite pour les Parties concernées la réalisation d'un équilibre des avantages pour les compagnies aériennes, empêche qu'un État non-partie, par l'intermédiaire de son transporteur, n'obtienne, indirectement,

<sup>1</sup> Version arabe fournie par l'Égypte.

un avantage unilatéral, et permet d'identifier ceux qui ont la responsabilité des questions de sécurité et de sûreté ainsi que de la défense des intérêts nationaux de chaque partie.

1.3 Les justifications de cette exigence étaient donc évidentes à l'époque où les compagnies aériennes étaient la propriété des États sur les registres desquels elles étaient inscrites.

1.4 En 1950, malgré l'importance de la disposition en matière de propriété et de contrôle effectif, et avec l'arrivée des transporteurs aériens internationaux et des transporteurs exploités en commun, l'Égypte a signé des accords bilatéraux de services aériens dans lesquels elle ne spécifiait pas que l'autre Partie désigne une compagnie aérienne qu'elle détient et contrôle effectivement, en accord avec l'esprit de l'article 77 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et de la décision du Conseil de l'OACI concernant cet article. Elle n'a pas inclus cette obligation et a permis la désignation de transporteurs internationaux ou exploités en commun qui n'étaient pas pleinement affiliés à l'autre Partie.

1.5 L'Égypte a conclu des accords bilatéraux de services aériens avec la Suède, le Danemark et la Norvège dans lesquels l'article sur la désignation de la compagnie aérienne contenait une disposition connue sous le nom de « clause SAS ». D'après cette clause, chacun de ces États a le droit de désigner Scandinavian Airlines comme compagnie aérienne pour exercer les droits et privilèges de l'accord. Cette clause est traduite dans l'accord même ou dans un échange de lettres, qui fait alors partie intégrante de l'accord entre les parties.

1.6 Pendant la même période, l'Égypte a également signé des accords bilatéraux de services aériens avec des États membres d'Air Afrique (transporteur aérien exploité en commun), à savoir le Sénégal, la République du Congo, le Cameroun et la République centrafricaine, après des négociations distinctes menées à différentes périodes. Cette coentreprise a été créée en 1961 par 12 États d'Afrique centrale et occidentale.

1.7 L'Égypte a aussi signé, en 1964, des accords bilatéraux de services aériens avec des États de la Communauté de l'Afrique de l'Est, soit le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie, qui avaient, ensemble, établi l'East African Airways Corporation. Elle a accepté la désignation de cette compagnie sans imposer que celle-ci soit détenue en grande partie et contrôlée effectivement par un État précis. Les exemples précédents montrent que les États qui souhaitent conclure des accords bilatéraux de services aériens avec d'autres États qui sont membres de transporteurs aériens internationaux ou de transporteurs exploités en commun accepteraient de ne pas appliquer le critère de propriété substantielle et de contrôle effectif.

1.8 En 1999, l'Égypte a signé avec Hong Kong un accord de transport aérien basé sur le critère du lieu principal d'établissement. Depuis, elle a signé la plupart de ses accords bilatéraux sur la base de ce critère afin de permettre la réalisation des divers avantages économiques pour les deux parties.

1.9 Vu l'évolution économique internationale en ce qui a trait à l'aviation civile, l'Égypte a adopté une approche plus flexible en acceptant des compagnies aériennes de propriété étrangère ou de caractère multinational ou transnational. C'est ainsi qu'elle a signé sept accords avec des États européens, tout en acceptant le principe du « transporteur communautaire » pour les États de l'Union européenne.

1.10 En ce qui concerne l'Afrique, l'Égypte a signé la Décision de Yamoussoukro, relative à la libéralisation de l'accès aux marchés africains du transport aérien, dont l'article 6 porte sur la désignation des compagnies aériennes. D'après cette décision, chaque État africain partie à l'accord a le droit de désigner toute « compagnie aérienne africaine admissible » détenue par un autre État africain partie au même accord. De plus, chaque État a le droit de désigner une compagnie aérienne africaine multinationale dans ses relations avec un autre État partie. Cet article fixe neuf conditions d'admissibilité pour les États africains, dont les suivantes :

- a) la compagnie aérienne doit être établie conformément aux règlements applicables dans un État africain partie à la Décision de Yamoussoukro ;
- b) la compagnie aérienne doit avoir son siège et son centre d'administration sur le lieu d'établissement principal, qui doit être situé physiquement dans l'un des États désignés ;
- c) les aéronefs de la compagnie aérienne peuvent être sa propriété ou être loués pour au moins six mois ;
- d) la compagnie aérienne doit respecter les prescriptions de sécurité et de sûreté conformément aux normes de l'OACI ;
- e) le contrôle effectif de la compagnie aérienne doit être détenu par un État partie.

## 2. CONCLUSION

2.1 Le principe de la libéralisation a été largement accepté, mais, dans les accords de services aériens, les contraintes juridiques relatives aux compagnies aériennes et à leur contrôle effectif n'ont pas beaucoup évolué, ce qui traduit la réticence des États à adopter une approche qui ne permettrait pas de distinguer facilement les nationalités des transporteurs étrangers, même s'ils cherchent en général à libéraliser la propriété des transporteurs aériens. L'Égypte croit que l'élaboration d'un accord multilatéral à ce sujet, avec délai pour retirer la clause de nationalité, basé sur ce qu'ont réalisé la plupart des regroupements régionaux, comme l'Afrique et l'Europe, aiderait à créer la confiance nécessaire à la majorité des États pour adopter une politique de libéralisation en matière de propriété substantielle et de contrôle effectif.

## 3. RECOMMANDATIONS

3.1 La Conférence est invitée :

- a) à demander à l'OACI d'étudier la possibilité d'élaborer un projet d'accord multilatéral avec l'OACI qui soit flexible, prévoyant un délai pour le retrait de la clause de nationalité, basé sur le degré de libéralisation atteint par certains regroupements régionaux au niveau mondial, comme l'Afrique et l'Union européenne, entre autres ;
- b) à demander à l'OACI de poursuivre son rôle dans l'élaboration des lignes directrices de politique en matière de propriété et de contrôle des transporteurs aériens ;
- c) à demander aux organisations régionales d'aider à sensibiliser davantage les États sur l'importance du retrait de la clause de nationalité.