



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

**3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires
de l'aviation novateurs pour le transport aérien international**

**DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE PRATIQUES À L'INTENTION DES AUTORITÉS
DE L'AVIATION CIVILE PORTANT SUR LES ASPECTS ADMINISTRATIFS ET
OPÉRATIONNELS DES FUSIONS DE COMPAGNIES AÉRIENNES**

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les fusions entre compagnies aériennes exigent des autorités de l'aviation qu'elles se chargent non seulement de l'approbation de la fusion, mais aussi des autorisations d'exploitation, des droits de trafic et de la gestion des créneaux, de la désignation des compagnies aériennes, des licences d'exploitation des transporteurs aériens et des permis d'exploitation aérienne (AOC), de l'immatriculation des aéronefs et de la supervision de la sécurité. Lorsque le secteur est touché par une crise grave, comme dans le cas de pandémies mondiales, les fusions de compagnies aériennes constituent des mécanismes cruciaux permettant d'éviter la perte de la connectivité aérienne essentielle et de renforcer la résilience du système de transport aérien international. En favorisant une opération de fusion fluide et rapide sur le plan administratif, les autorités de l'aviation civile (AAC) contribuent directement à préserver la résilience du système. Lorsque les compagnies aériennes concernées exploitent des liaisons internationales, plusieurs juridictions peuvent entrer en ligne de compte en même temps, et les procédures et conditions appliquées varient d'une juridiction à l'autre. Cette situation entraîne des coûts supplémentaires, des retards et une incertitude sur le plan juridique ou opérationnel tant pour les compagnies aériennes que pour les autorités. Les fusions totales étant rares, aucun État ne dispose d'expérience en la matière. La politique et les éléments indicatifs existants de l'OACI traitent des critères de fond applicables à la propriété, au contrôle et à la désignation, mais ne décrivent pas la procédure administrative pour exécuter une fusion une fois qu'elle a été approuvée. La présente note de travail invite les États membres à partager leur expérience et demande à l'OACI d'envisager l'élaboration de documents de référence pratiques à l'intention des autorités de l'aviation.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) parvenir à des conclusions et formuler des recommandations, comme indiqué à la section 3.

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire en dehors de celles déjà prévues dans le budget-programme.
<i>Références :</i>	Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> Doc 9626, <i>Manuel de la réglementation du transport aérien international</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La République de Corée a récemment été le théâtre d'une fusion importante de compagnies aériennes et s'est heurtée à plusieurs difficultés concrètes lorsqu'elle a examiné certaines questions du point de vue des autorités de l'aviation, notamment l'approbation de la fusion, les autorisations d'exploitation, les droits de trafic et la gestion des créneaux, la supervision de la sécurité et la protection des consommateurs.

1.2 Lors de perturbations graves comme les pandémies, les fusions de compagnies aériennes constituent des outils cruciaux pour préserver la connectivité aérienne essentielle et renforcer la résilience du secteur. En facilitant l'exécution rapide de fusions, sans entraves administratives inutiles, les autorités de l'aviation civile (AAC) jouent un rôle essentiel pour garantir la continuité des services aériens internationaux.

1.3 Élément structurel clé de la reprise post-crise, les fusions de compagnies aériennes concernent de plus en plus des transporteurs à services complets et des transporteurs à bas coûts associés (LCC). Étant donné que ces opérations recoupent plusieurs domaines opérationnels et économiques — des accords relatifs aux services aériens (ASA) et de la délivrance de licences commerciales en passant par l'immatriculation des aéronefs et la supervision de la sécurité —, elles doivent être examinées de manière coordonnée et proactive par les AAC.

1.4 Dans le cas récent de la Corée, une compagnie aérienne intégrée a dû obtenir non seulement l'autorisation de fusion sur le plan national de la part de l'autorité de l'aviation civile, mais a également dû procéder à plusieurs modifications ou démarches impliquant des autorités de l'aviation étrangères, concernant notamment les permis d'exploitation des transporteurs aériens et l'immatriculation des aéronefs.

1.5 Tout au long de ce processus, les autorités coréennes ont constaté l'absence de documents de référence pratiques multilatéraux détaillant les modalités administratives de l'exécution transfrontière des fusions. Des efforts administratifs considérables ont été nécessaires pour mener des consultations bilatérales sur les questions de continuité des créneaux, d'autorisations d'exploitation et de procédures d'enregistrement. Cela montre que, en l'absence d'orientations harmonisées, tant les États qui proposent la désignation que les États récepteurs sont confrontés à des charges administratives récurrentes, à des retards et à une incertitude sur le plan de la procédure.

1.6 Cette situation n'est pas propre à un seul État. Les mêmes questions se posent chaque fois qu'une fusion a des répercussions transfrontières. Toutefois, les États membres disposant d'une expérience limitée pourraient avoir des difficultés à déceler ces problèmes à l'avance. Des retards peuvent alors survenir en raison des incertitudes liées aux autorisations requises.

2. ANALYSE

2.1 Lors d'une fusion de compagnies aériennes, les autorités de l'aviation doivent procéder à un examen approfondi des droits et obligations découlant des accords sur les services aériens (ASA), de l'attribution des droits de trafic et des créneaux, de la désignation des compagnies aériennes, des licences d'exploitation des transporteurs aériens et des permis d'exploitation aérienne (AOC), de l'immatriculation des aéronefs, de la supervision de la sécurité, et assurer un suivi après la fusion.

2.2 Lorsqu'il s'agit d'aviation internationale, plusieurs juridictions peuvent être concernées simultanément, notamment l'État de désignation, les États de transit, l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant. Il est donc nécessaire de recenser et de coordonner à l'avance les procédures d'approbation et de modification exigées par chaque autorité de l'aviation.

2.3 Par ailleurs, les États membres peuvent appliquer des procédures différentes ou imposer des conditions supplémentaires au cours du processus de fusion, comme les autorisations, les documents, les dispositions opérationnelles ou les modifications apportées aux autorisations existantes. Cela peut entraîner des difficultés pratiques pour les compagnies aériennes et les autorités de l'aviation, et se traduire par des coûts supplémentaires, des retards et une incertitude juridique ou opérationnelle.

2.4 La politique et les éléments indicatifs actuels de l'OACI, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) et *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626), établissent des critères de fond concernant la propriété des compagnies aériennes, la désignation et la concurrence loyale. Toutefois, ils n'abordent pas les modalités administratives nécessaires à la mise en œuvre d'une fusion approuvée. La présente note respecte pleinement les politiques économiques établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et vise exclusivement à combler cette lacune sur le plan de la mise en œuvre pratique.

2.5 De plus, le fait de faciliter l'exécution rapide de fusions contribue directement à renforcer la résilience du secteur aérien mondial. Des blocages administratifs prolongés peuvent entraver la restructuration, mettre en péril des liaisons aériennes fragiles et perturber des services aériens essentiels. L'élaboration de documents de référence pratiques visant à rationaliser ces procédures transfrontières permettra aux AAC de mieux préserver la connectivité internationale pendant la reprise et les transitions structurelles.

2.6 Par conséquent, si l'OACI élabore des documents de référence pratiques relatifs à l'octroi de licences, à l'immatriculation, aux exigences opérationnelles, à la supervision de la sécurité et à la coordination internationale que les autorités de l'aviation devraient examiner dans le cadre de fusions de compagnies aériennes, cela pourrait aider les États membres à améliorer leurs cadres juridiques et institutionnels et à renforcer leur capacité à gérer ces fusions.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à parvenir aux conclusions suivantes :

- a) les fusions de compagnies aériennes obligent les autorités de l'aviation à mettre en œuvre toute une série de procédures administratives et opérationnelles, en plus de l'autorisation de la fusion ;
- b) la mise en œuvre administrative, rapide et coordonnée, des fusions de compagnies aériennes contribue directement à la résilience du système de transport aérien

international et permet d'éviter la perturbation de la connectivité aérienne essentielle, en particulier en période de crise et de reprise structurelle ;

- c) lorsque les compagnies aériennes concernées exploitent des liaisons internationales, ces procédures impliquent plusieurs juridictions à la fois, et les différences entre les procédures et les dispositions appliquées peuvent entraîner des coûts supplémentaires, des retards et une incertitude du point de vue juridique ou de l'exploitation ;
- d) les fusions complètes sont rares, et il n'existe aucune documentation de référence sur ces procédures, de sorte que les États membres disposant d'une expérience limitée peuvent rencontrer des difficultés et connaître des retards dans l'exécution de ces fusions.

3.2

La Conférence est invitée à :

- a) recommander que les États membres soient invités à faire part à l'OACI de leurs expériences relatives aux fusions de compagnies aériennes, y compris les ajustements juridiques et réglementaires ainsi que les difficultés pratiques rencontrées dans le processus de fusion ;
- b) recommander de charger l'OACI d'envisager d'élaborer, en s'appuyant sur des cas concrets communiqués par les États membres, des documents de référence pratiques sur les procédures d'exécution administratives et opérationnelles (par exemple, l'intégration des AOC, l'immatriculation des aéronefs, les transferts de créneaux et le maintien du statut de compagnie aérienne désignée) que les autorités aéronautiques pourraient utiliser dans le cadre des fusions de compagnies aériennes ;
- c) noter que la République de Corée se déclare prête à soutenir activement cette initiative en procurant à l'OACI des études de cas exhaustives et des modèles administratifs.