



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 32 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

#### ÉLABORATION D'UNE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par l'État du Qatar)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail analyse des questions ainsi qu'une possibilité ayant trait à l'élaboration d'un traité international visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, à l'aune des résultats des travaux du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), du programme des travaux futurs de l'OACI et des travaux poursuivis pour élaborer une convention multilatérale sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à appuyer la proposition formulée par le Qatar dans les paragraphes 3.3 et 3.4 de la présente note ;
- à demander au Conseil d'inclure les propositions du Qatar, visées aux paragraphes 3.3 et 3.4, dans le programme des travaux futurs de l'OACI en vue de leur examen par l'ATRP.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique — <i>Développement économique du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires, notamment du Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF).
<i>Références :</i>	Doc 10075 – <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016) Doc 10078 – <i>Rapport de la Commission économique de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée</i> A40-WP/22-EC/7 — <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 En vertu de leurs accords bilatéraux de services aériens, les États conservent depuis toujours le droit de retenir ou de révoquer une autorisation d'exploitation visant un transporteur aérien étranger « dont une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif n'appartiennent pas » à l'État désignateur ou à ses ressortissants, en vertu de leurs accords bilatéraux de services aériens, ou d'imposer des conditions à l'octroi de cette autorisation. Même si les États ont fait des progrès encourageants dans leurs pratiques en assouplissant l'application des règles ou en acceptant des entreprises de transport aérien d'appartenance étrangère, les restrictions légales à la propriété et au contrôle des entreprises de transport aérien prévues dans les lois nationales et les accords bilatéraux des États n'ont pratiquement pas changé. Le critère de la « clause de nationalité » continue donc d'être observé dans nombre d'accords de services aériens nouvellement négociés.

1.2 Cette clause de nationalité se justifie par le fait qu'elle établit un lien commode entre le transporteur et l'État désignateur, grâce auquel les parties à l'accord de services aériens peuvent : a) mettre en œuvre une politique d'« équilibre des avantages » pour les entreprises de transport aérien concernées ; b) empêcher un État non partie à l'accord d'utiliser son transporteur pour retirer un avantage, indirect et non réciproque, en agissant comme un « profiteur » ; et c) désigner le pays responsable de la supervision de la sûreté et de la sécurité d'un transporteur aérien. Les facteurs liés à la défense nationale jouent également un rôle dans certains cas.

1.3 Dans sa Résolution A39-15, Appendice A, Section 1, l'Assemblée a demandé au Conseil, entre autres, « de poursuivre l'élaboration d'un accord international visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens [...] [en tenant compte] des objectifs de la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international ».

## 2. PROJETS ET FAITS NOUVEAUX MAJEURS

2.1 L'ATRP a examiné un projet de convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien, qui prévoit une « dérogation » pour permettre à des ressortissants de toute partie à ladite convention d'être propriétaires majoritaires des entreprises de transport aérien d'autres parties à la convention, et de les contrôler effectivement.

2.2 Si nombre d'États membres se sont généralement dits favorables à ce projet de convention reconnu comme un pas dans la bonne direction, conforme à la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international, ce projet reste source de préoccupation pour certains États en ce qui a trait aux « profiteurs ». En effet, dans certains cas, des investisseurs originaires d'une partie, liée par un accord restrictif à une deuxième partie, pourraient contourner des restrictions aux droits de trafic qui existent entre eux, en investissant dans une entreprise de transport aérien d'une partie tierce ayant conclu un accord plus libéral avec la deuxième partie ; dans d'autres cas, des retombées économiques pourraient bénéficier à une partie tierce moins libérale.

## 3. ANALYSE

3.1 Il est largement reconnu que la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens offre des avantages certains et qu'il faut adapter l'actuel régime de réglementation.

3.2 Le Qatar soutient fermement l'idée de déroger aux exigences de propriété classiques aux fins des investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien. Par conséquent, il voudrait proposer l'élaboration d'un régime à plusieurs niveaux, permettant aux parties contractantes de décider librement du degré de libéralisation.

3.3 Tenant compte de la préoccupation de certains États au sujet des « profiteurs », le Qatar rappelle la pratique des « pavillons de complaisance » dans l'industrie du transport maritime. À cette fin, il voudrait proposer les niveaux suivants pour la libéralisation des exigences classiques de « propriété » et de « contrôle » :

- La « conformité aux dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté » est l'exigence élémentaire et obligatoire qui s'applique à toutes les entreprises de transport aérien désignées ;
- Le « contrôle réglementaire de la partie désignatrice » constitue un niveau de protection supplémentaire pour empêcher les « pavillons de complaisance » ;
- Le « siège principal d'exploitation » est introduit en tant que troisième niveau des exigences de propriété et de contrôle et offre la possibilité aux parties contractantes de répondre aux préoccupations entourant les profiteurs ;
- Le « contrôle effectif par la partie désignatrice » constitue l'exigence la plus restrictive et offre la possibilité aux parties contractantes de prévenir tout opportunisme éventuel;
- L'exigence de « propriété » est levée en vertu de cette convention.

3.4 Un projet de texte est joint en **appendice** à la présente note. Il conviendrait qu'il soit inscrit au programme des travaux futurs de l'OACI et qu'il soit examiné par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien.

#### 4. CONCLUSION

4.1 L'État du Qatar salue et soutient le rôle moteur que joue l'OACI dans l'élaboration du projet de convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien, qui vise à lever les exigences classiques de propriété aux fins des investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien.

-----

## APPENDICE

### CONVENTION MULTILATÉRALE SUR LES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

#### ARTICLE 4

##### Limites à la dérogation aux droits de désignation

La présente Convention n'empêche pas une partie de retenir, de refuser, de révoquer ou de suspendre des autorisations d'exploitation visant les entreprises de transport aérien d'une partie, ou d'imposer des conditions à l'octroi de ces autorisations, pour des motifs autres que la part des intérêts et/ou de contrôle effectif d'origine étrangère dans ces entreprises, en particulier si l'entreprise de transport aérien, ou la partie ayant désigné l'entreprise, ne respecte pas d'autres dispositions appliquées au transport aérien international entre les territoires de chaque partie, notamment, mais sans s'y limiter, aux dispositions concernant la sécurité et la sûreté.

Une partie peut à tout moment, dans une déclaration remise au dépositaire de la Convention, déclarer qu'elle a le droit de retenir, de refuser, de révoquer, de suspendre des autorisations d'exploitation visant les entreprises de transport aérien d'une partie, ou d'imposer des conditions à l'octroi de ces autorisations, dans les cas suivants :

- a) L'entreprise de transport aérien désignée ne respecte pas les lois ou les règlements de la partie désignatrice ; et/ou
- b) L'entreprise de transport aérien désignée n'est pas enregistrée et son siège principal d'exploitation n'est pas situé sur le territoire de la partie désignatrice ; et/ou
- c) L'entreprise de transport aérien ne satisfait pas au critère de ladite partie selon lequel le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien désignée revient à la partie désignatrice, à ses ressortissants, ou aux deux.

— FIN —