

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 32 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS DANS LES COMPAGNIES AÉRIENNES

(Note présentée par le Royaume-Uni)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Royaume-Uni œuvre pour un large consensus sur la libéralisation des clauses restrictives de nationalité relatives à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens. Tout en reconnaissant que beaucoup reste à faire afin de répondre aux préoccupations soulevées par certains États, il appuie fermement les initiatives en cours du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) visant à élaborer une Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes. La nationalité de la personne ou de l'entité qui possède et/ou contrôle une compagnie aérienne ne devrait pas être un critère majeur pour déterminer si la compagnie peut mener ses activités ou non. L'essentiel est qu'une compagnie aérienne soit sûre, financièrement viable, dirigée par des personnes crédibles et bien réglementée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prier instamment l'OACI de poursuivre, à travers l'ATRP, l'élaboration d'une Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes ;
- b) poursuivre l'objectif très ambitieux de libéraliser les clauses restrictives de nationalité relatives à la propriété et le contrôle des compagnies aériennes ;
- c) finaliser les travaux sur la Convention dans les meilleurs délais.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Développement économique du transport aérien.
<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.
<i>Références :</i>	<i>Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international</i> adoptée à la 205 ^e Session du Conseil de l'OACI Rapport de la Quatorzième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/14) Rapport de la Quinzième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ARTP/15) Note ATRP/15-WP/2, Rapport de la réunion ATRP/14 Doc 10075, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016) Doc 10078, Résolution A-39 de l'Assemblée Note ATConf/6-WP 49

1. INTRODUCTION

1.1 Les obstacles à l'accès aux marchés étouffent l'offre, la concurrence et l'innovation au détriment des consommateurs, de l'industrie et de l'ensemble de l'économie.

1.2 La libéralisation du transport aérien international offre la possibilité :

- a) d'améliorer la connectivité, de faciliter l'établissement de liens entre les entreprises et entre les individus qui profitent à l'ensemble de l'économie, et contribuent à créer des emplois et maximiser la croissance ;
- b) de maximiser les possibilités pour les compagnies aériennes et les aéroports de conclure des affaires, ainsi que la concurrence dans l'offre de biens et de services ;
- c) de procurer des avantages sur les plans des coûts, du choix, et de la qualité pour les entreprises et les consommateurs.

1.3 À sa 205^e session, le Conseil de l'OACI a adopté une *Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international* :

« Nous, États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, décidons de promouvoir activement la libéralisation continue du transport aérien international dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et de l'économie dans son ensemble.

Nous serons guidés par la nécessité de veiller au respect des plus hauts niveaux de sécurité et de sûreté et du principe de l'équité et de l'égalité des chances pour tous les États et leurs parties prenantes ».

2. ANALYSE

2.1 Les restrictions qui figurent fréquemment dans les accords bilatéraux sur les services aériens (ASA) en ce qui concerne la nationalité de la personne ou de l'entité qui peut ou ne peut pas être propriétaire et/ou contrôler une compagnie aérienne limitent l'accès aux marchés et constituent un écueil à la poursuite de la libéralisation du transport aérien international.

2.2 Ces restrictions limitent l'accès des compagnies aériennes aux capitaux et peuvent par conséquent réduire leur capacité à accroître/développer leurs activités. Les clauses de nationalité relatives à la propriété et au contrôle des compagnies aériennes ne prennent pas également en compte :

- a) le caractère fondamentalement international du secteur de l'aviation civile et la prédominance croissante de multinationales, d'alliances, etc. ;
- b) l'existence d'autres bénéficiaires d'une connectivité, de choix et d'un rapport qualité-prix meilleurs en dehors des actionnaires des compagnies aériennes.

2.3 Même si les investisseurs étrangers peuvent recueillir les dividendes de leurs investissements, les États desservis par les compagnies en tirent aussi des avantages importants. Par

exemple, en plus des activités directes et des emplois générés par les activités des compagnies aériennes, la connectivité internationale a des effets catalytiques :

- a) en faisant venir des touristes étrangers (qui dépensent localement) ;
- b) en rendant possibles les voyages à l'étranger (par ex., pour des vacances qui contribuent au bien-être national) ;
- c) en créant des liens qui contribuent à faciliter les échanges internationaux et à la croissance économique.

3. CONCLUSION

3.1 Le Royaume-Uni œuvre pour un large consensus international sur la libéralisation des clauses restrictives de nationalité relatives à la propriété et au contrôle des compagnies aériennes.

3.2 Bien qu'il soit conscient que beaucoup reste à faire pour répondre aux inquiétudes soulevées par certains États – surtout ceux qui font « cavalier seul » –, le Royaume-Uni appuie les initiatives en cours du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien en vue d'élaborer une Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes.

3.3 La nationalité de l'entité ou de la personne qui possède ou contrôle une compagnie aérienne ne devrait pas être le critère principal pour déterminer si elle peut ou non mener ses activités (mis à part probablement quelques « mauvais acteurs » que les parties peuvent choisir d'exclure pour les questions non liées à l'aviation). L'essentiel est qu'une compagnie soit sûre, financièrement viable, gérée par des personnes compétentes et bien réglementée.