



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

**ASSOUPLISSEMENT DES RÈGLES DE DÉSIGNATION DE
COMPAGNIES AÉRIENNES**

(Note présentée par 54 Etats membres¹, membres de la Commission africaine
de l'aviation civile (CAFAC))

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail, présentée au nom des 54 États africains, expose la stratégie de l'Afrique pour la durabilité du transport aérien, grâce à l'harmonisation de l'autorisation et de la désignation de compagnies aériennes sur la base d'une série commune de critères et de la nécessité d'une flexibilité afin de faciliter l'accès des compagnies aériennes aux marchés de capitaux internationaux. La série commune de critères est fondée sur les critères d'admissibilité de la Décision de Yamoussoukro (DY). L'avantage est de donner aux compagnies aériennes admissibles la possibilité d'avoir accès aux marchés de capitaux internationaux, et aussi d'encourager la coopération via des regroupements, des fusions et des acquisitions, ainsi que des investissements transfrontaliers.

Suite à donner : La Conférence est invitée à accepter les recommandations présentées dans le paragraphe 6.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Les dispositions de propriété substantielle et de contrôle effectif de compagnies aériennes, que l'on trouve ordinairement dans des accords relatifs aux services aériens (ASA), ne sont pas des dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, mais elles ont leur origine dans l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux. L'Article 1^{er}, Section 5, de l'accord

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

établit le droit de chaque État de refuser ou révoquer un certificat ou permis d'une entreprise de transport aérien d'un autre État s'il n'est pas convaincu qu'une propriété substantielle et le contrôle effectif sont détenus par des ressortissants de l'État contractant.

1.2 Avec la mondialisation et la libéralisation de l'industrie, en particulier la privatisation de compagnies aériennes, il est apparu des modèles alternatifs de propriété et de contrôle. La clause OACI proposée pour la désignation de transporteurs aériens semble toutefois être la plus favorisée (cinquième Conférence mondiale de transport aérien — ATConf/5, 2003). La clause proposée permet la désignation à condition que l'incorporation, le siège social et le contrôle réglementaire effectif soient attribués à l'État qui désigne.

1.3 En pratique, les États ont beaucoup de latitude et de discrétion dans l'interprétation de ce qui constitue la propriété substantielle ou de ce qui constitue le contrôle effectif. Pour donner un sens au concept de contrôle effectif, la question clé est de savoir qui exerce réellement une influence décisive sur la compagnie aérienne, en particulier : a) le droit d'utiliser la totalité ou une partie des avoirs de la compagnie aérienne (le test financier) ; b) la composition, le droit de vote ou le pouvoir décisionnel dans les organes directeurs de la compagnie aérienne, le management et les opérations de la compagnie aérienne (le test de management). Ainsi, certains analystes affirment que pareilles dispositions ne sont que des clauses aéroportuaires dans les ASA, ce qui en pratique veut dire qu'un jugement est porté selon les faits précis de chaque cas, particulièrement dans les négociations bilatérales à huis clos. Par exemple, les États-Unis ont renoncé à la condition de nationalité pour les compagnies aériennes constituées dans des États qui atteignent les prescriptions de sécurité/sûreté de catégorie I de la FAA et qui ont conclu un accord de « ciel ouvert » avec les États-Unis.

1.4 Étant donné que le critère traditionnel de propriété et de contrôle est de plus en plus répandu dans les ASA bilatéraux, à l'échelle mondiale les compagnies aériennes ont aussi élaboré plusieurs stratégies de coopération et de partenariat, comme moyens de contourner la restriction de propriété, incluant alliances mondiales, fusions et acquisitions, entreprises conjointes, propriété minoritaire, opérations de franchise, filiales, partage de codes et dans certains cas opérations de pivots multiples.

1.5 Là où les restrictions de propriété et de contrôle ont été supprimées, il apparaît que les compagnies aériennes, les consommateurs et les employés en ont bénéficié. Pour les consommateurs, la possibilité d'intégration plus étroite entre compagnies aériennes, présentement liée à la nationalité, ainsi que l'entrée de nouvelles compagnies aériennes, toutes avec un meilleur accès à des sources mondiales de capitaux, offrent le potentiel de concurrence accrue, d'une plus grande connectivité des réseaux et de services de plus grande valeur pour les consommateurs. Dans le cas des compagnies aériennes, l'accès à des ressources étrangères de capitaux et de management, combiné à des opportunités de restructuration, procure des options déjà à disposition de la plupart des autres industries mondiales, mais refusées aux compagnies aériennes. Pour les employés, la libéralisation des règles de propriété et de contrôle devrait permettre aux compagnies aériennes efficaces de se développer, augmentant ainsi les opportunités d'emplois durables.

2. PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE DANS LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO (DY)

2.1 La Décision de Yamoussoukro (DY) est l'accord continental qui a pour objectif la libéralisation graduelle des services réguliers et non réguliers de transport aérien intra-africain ; un cadre réglementaire pour les accords relatifs aux services aériens intra-africains. Sa disposition relative à la propriété et au contrôle des compagnies aériennes a adopté la clause proposée par l'OACI, remplaçant

« propriété substantielle et contrôle effectif » par le concept « établissement principal et contrôle réglementaire effectif ». L'importance de cette disposition réside dans la création d'un accès accru à la participation internationale d'avoirs étrangers dans des compagnies aériennes africaines et la possibilité d'encourager la restructuration de compagnies aériennes africaines grâce à une injection de capitaux transfrontaliers et à des regroupements.

2.2 Désignation et autorisation : l'Article 6 de la Décision donne aux États le droit de désigner par écrit :

- a) au moins une compagnie aérienne pour exploiter des services de transport aérien intra-africain ;
- b) le droit de désigner une compagnie aérienne admissible d'un autre État partie pour exploiter des services aériens en son nom ;
- c) le droit de désigner une compagnie aérienne multinationale africaine dont il est actionnaire.

2.3 Par conséquent, la détermination de l'admissibilité de telle ou telle compagnie aérienne est cruciale pour la mise en œuvre fructueuse de la DY.

3. **PRINCIPAUX DÉFIS**

3.1 Il y a des défis réglementaires qui demandent des textes d'orientation pour permettre l'application équitable des règles relatives à l'assouplissement de la clause de propriété et de contrôle des transporteurs aériens ou son remplacement par un contrôle réglementaire effectif.

3.2 Établir le « contrôle réglementaire effectif » est une question plutôt complexe incluant plusieurs considérations. Les États ont des différences dans les réglementations nationales applicables à l'établissement de compagnies aériennes, de nombreux États ayant conservé la nécessité de propriété substantielle par des ressortissants. Afin de reconnaître les dispositions d'une clause sur la propriété et le contrôle, les États devront amender leurs législations nationales en synchronisation avec l'assouplissement des critères d'admissibilité et des dispositions de désignation.

3.3 L'emploi du critère traditionnel de propriété et de contrôle dans les ASA bilatéraux limite pour de nombreuses compagnies aériennes les opportunités d'accès aux marchés mondiaux. Les transporteurs basés aux États-Unis, dans l'UE et d'autres économies développées ont des réseaux bien développés et peuvent ainsi avoir facilement accès à ces marchés mondiaux. La majorité des compagnies aériennes africaines n'ont pas ce luxe. Ainsi, les États africains ont le potentiel de résister à l'assouplissement de la clause de propriété et de contrôle. Il faut des indications sur la façon dont les États peuvent tirer parti des nouvelles dispositions d'admissibilité afin de permettre aux États et à leurs compagnies aériennes d'exploiter les marchés mondiaux disponibles.

4. **L'EXPÉRIENCE RÉCENTE EN AFRIQUE**

4.1 Les grandes compagnies aériennes intra-africaines sont la propriété intégrale des États et la plupart de ces compagnies aériennes influencent la détermination des politiques des États sur la clause de propriété. Parmi les dix premières compagnies aériennes africaines exploitant dans le ciel africain, Egypt Air, South African Airways, Royal Air Maroc, Air Algérie, Ethiopian Airlines et Tunis Air sont

des transporteurs possédés à 100% par des États. Parmi les cinq premières, Kenya Airways est le seul transporteur africain en propriété majoritaire du secteur privé avec la structure suivante : la compagnie est possédée par des actionnaires kenyans individuels (30,94%), KLM (désormais Air France-KLM, 26%), le gouvernement kenyan (23%), des investisseurs institutionnels kenyans (14,2%), des investisseurs institutionnels étrangers (4,47%) et des investisseurs étrangers individuels (1,39%). Cependant, la propriété est encore entre les mains de ressortissants du Kenya.

4.2 Un certain nombre d'investissements transfrontaliers ont été observés, en particulier la création d'Asky Airlines, une compagnie aérienne régionale ouest-africaine basée à Lomé (Togo), avec 49% d'avoirs d'Ethiopian Airlines, et avec d'autres investisseurs privés africains. Kenya Airways détient aussi une participation de 41,23% dans une compagnie aérienne privée tanzanienne, Precision Air. Le Fonds de l'Aga Khan pour le développement économique a appuyé l'établissement de nouvelles compagnies aérienne en Afrique : Air Uganda, Air Mali et Air Burkina, grâce à l'apport de capitaux. Le groupe Aga Khan (AKFED) a aussi une participation de 15% dans la nouvelle compagnie aérienne Air Côte d'Ivoire, le groupe Air France-KLM détenant 20%.

4.3 En termes de coopération stratégique et de partenariats, parmi les cinq principales compagnies aériennes africaines, South African Airways, Egypt Air et Ethiopian Airlines sont membres de la Star Alliance alors que Kenya Airways est membre de SkyTeam. Les compagnies d'AKFED sont aussi exploitées dans le cadre du groupe Celestair Alliance. Cela permet le partage de ressources et de connaissances spécialisées à travers les diverses compagnies aériennes, en particulier dans le renouvellement de la flotte aérienne. Plusieurs compagnies aériennes africaines ont aussi des accords de partage de codes ; South African partage des codes avec AirlinK, Air India, Air Mauritius, Emirates, Jetblue Airways, Lam Mozambique Airlines, Mango (sa filiale), Qantas (OneWorld) et Virgin Atlantic Airways.

5. CONCLUSIONS

5.1 La DY a été conçue en 1999, à une époque où il n'y avait pas d'expérience récente de libéralisation. Étant donné que les États possèdent latitude et discrétion dans l'application de propriété et de contrôle dans leurs réglementations nationales, dans l'esprit de la DY, cela ne devrait guère être inquiétant car les États peuvent toujours renoncer à pareilles dispositions pour les ASA intra-africains.

5.2 Les critères d'éligibilité sont cruciaux tant pour la désignation aux fins de trafic aérien international que pour l'accès au marché mondial. Il serait nécessaire que l'OACI élabore des textes d'orientation, afin d'aider les États dans la désignation de compagnies aériennes admissibles.

5.3 Pour permettre une application équitable de l'assouplissement des règles de propriété et de contrôle, il faut une convergence réglementaire via une série harmonisée de règles sur la concurrence, de réglementations de protection des consommateurs, de pouvoirs et de moyens d'exécution ainsi qu'un mécanisme pour le règlement des différends. La supervision de la sécurité et de la sûreté est d'une importance capitale dans l'acceptation d'une compagnie aérienne comme admissible. Par conséquent, la convergence dans le système de réglementation des licences de compagnies aériennes est importante pour une bonne application des critères d'admissibilité.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 La conférence est invitée à :

- a) demander que l'OACI élabore des textes d'orientation pour la désignation de compagnies aériennes admissibles ;
- b) prier instamment l'OACI d'appuyer l'harmonisation des règles relatives à la concurrence, des réglementations de protection des consommateurs, et un mécanisme pour le règlement des différends ;
- c) encourager les États à renoncer, dans leurs réglementations nationales, à toutes prescriptions de propriété et de contrôle qui constitueraient des obstacles à la mise en œuvre complète de la libéralisation du transport aérien.

— FIN —