

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

- Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation**
2.1 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens

**POUR UNE APPROCHE OUVERTE ET CONSULTATIVE DE
LA LIBÉRALISATION DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

(Note présentée par Singapour)

SOMMAIRE

Singapour, reconnaissant les changements de l'environnement extérieur, appuie les recommandations de l'OACI et de l'Association du transport aérien international (IATA) qui visent à élargir la libéralisation des critères de désignation des compagnies aériennes. La présente note traite en particulier de la nécessité d'une approche ouverte et consultative de la part des États contractants, pour que leurs préoccupations particulières soient comprises et que des solutions soient dégagées. Une telle approche préparera le terrain aux Parties pour trouver un terrain d'entente en vue de l'adaptation des cadres existants à la libéralisation, sans que leurs intérêts soient compromis. La Conférence est invitée à prendre cette note en considération.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 4.1.

1. INTRODUCTION

1.1 Traditionnellement, des liens étroits ont existé entre les transporteurs aériens nationaux et leur État respectif, et cela pour diverses raisons, notamment (liste non limitative) : la réglementation en matière de sécurité et de sûreté, le souci d'empêcher l'apparition de pavillons de complaisance ou de «profiteurs» et les comportements anticoncurrentiels, la défense nationale, ainsi que le souci de faire profiter le pays d'emplois et de gains en devises. Ces facteurs ont été communément cités comme raisons du maintien de l'exigence, figurant dans la plupart des accords bilatéraux sur les services aériens, selon

laquelle la propriété substantielle et le contrôle effectif d'une compagnie aérienne doivent être entre les mains de ressortissants de la partie désignatrice.

1.2 Ces deux dernières décennies, cependant, une tendance à la privatisation des entreprises de transport aérien s'est manifestée. Elle s'inscrit, en partie, dans la ligne de la tendance plus large à la mondialisation, à la libéralisation et à la privatisation. L'unification économique régionale, elle aussi, a brouillé dans une certaine mesure les contours de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes. Sur le front commercial, les compagnies aériennes recherchent de plus en plus des partenaires nouveaux et des alliances (souvent avec des prises de participation croisées) afin de répartir les risques et de mettre en commun les compétences et les ressources complémentaires. Des injections de capitaux étrangers sont également importantes pour couvrir les immenses besoins en capitaux de cette industrie.

1.3 Singapour constate ce changement de l'environnement extérieur et appuie les recommandations formulées par l'OACI et l'IATA dans leurs notes de travail respectives appelant à l'élargissement de la libéralisation des critères de désignation des compagnies aériennes. Avec l'impact radical des événements du 11 septembre 2001 et les développements connexes, nous pensons en fait qu'il est d'autant plus critique pour les compagnies aériennes d'avoir de la flexibilité commerciale pour planifier avec certitude et bouger avec agilité. Les États devraient donc adopter une démarche proactive pour l'élimination des obstacles commerciaux relevant des accords sur les services aériens, y compris l'exigence voulant que la propriété substantielle des entreprises de transport aérien appartienne au pays désignateur, à des ressortissants de ces pays, ou les deux.

2. RECHERCHE D'UN TERRAIN D'ENTENTE POUR LA LIBÉRALISATION

2.1 L'OACI a recommandé un projet de clauses types que les États contractants pourraient utiliser à leur discrétion. Avec la récente décision de la Cour européenne de justice concernant les accords bilatéraux des États membres sur les services aériens, un autre modèle sera probablement développé en définitive à l'usage des pays européens dans leurs négociations. De tels cadres seront utiles comme base de discussion entre Parties contractantes.

2.2 Néanmoins, vu les différentes préoccupations des parties et les circonstances qui leur sont propres, une approche ouverte et consultative sera importante pour que les deux parties partagent leurs préoccupations mutuelles en vue de trouver un rythme et une forme appropriés pour la libéralisation de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien. C'est à travers une telle approche que Singapour a réussi à libéraliser les dispositions relatives à la désignation des compagnies aériennes pour plus de 20 % de ses accords sur les services aériens à ce jour.

2.3 En accord avec la recommandation de l'OACI entérinée à la Conférence mondiale de transport aérien de 1994, Singapour a amorcé une démarche qui s'écarte du critère de la «propriété substantielle», en proposant d'amender dans un certain nombre de ses accords la clause de désignation des entreprises de transporteur aérien en faveur d'une clause basée sur le «lieu de principal établissement» et le «contrôle effectif». Remarquablement, des avancées ont été faites avec plusieurs partenaires qui étaient disposés à discuter et à «adapter» notre approche de la libéralisation des critères de désignation.

2.4 Dans le cadre de l'accord sur les services aériens entre Singapour et les Émirats arabes unis (ÉAU), par exemple, les critères de désignation ont été amendés pour permettre des vols de Gulf Air au titre de l'accord, pour autant que le lieu de sa constitution en société et son principal établissement demeurent à Oman, dans les ÉAU, au Qatar ou à Bahreïn, et que son contrôle effectif demeure entre les mains de ces États et/ou de ressortissants de ces États. En vertu de l'Accord multilatéral sur la

libéralisation du transport aérien international, le critère de «propriété substantielle» a été éliminé, bien qu'une partie se réserve le droit de rejeter la désignation d'une compagnie aérienne par une autre partie s'il est établi que la propriété substantielle de la compagnie aérienne est détenue par des ressortissants de la partie qui reçoit la désignation.

2.5 Cela n'aurait pas été possible si a) la partie «la plus libérale» avait adopté une approche «tout ou rien», ou b) si la partie «la moins libérale» avait rejeté d'emblée la proposition de libéralisation. Sur une pareille note, en considérant les nouvelles propositions au sujet des dispositions relatives à la désignation des compagnies aériennes, telles que celles qui sont susceptibles de découler de la décision de la Cour européenne de justice (CEJ), les États contractants devraient tenter de partager ouvertement leurs façons de voir, ainsi que leurs préoccupations éventuelles, en vue de faire au moins certaines avancées mutuellement acceptables. Singapour, par exemple, serait disposé à incorporer une «clause communautaire Union européenne (UE)» dans ses accords bilatéraux avec des pays européens sur les services aériens, afin que tous les transporteurs de l'UE puissent utiliser les droits en vertu de ces accords, pour autant qu'il soit possible d'empêcher l'intervention de tiers comme «profiteurs».

3. CONCLUSION

3.1 En résumé, Singapour appuie les initiatives visant à libéraliser les critères de désignation prévus par les accords sur les services aériens, afin d'offrir aux compagnies aériennes le maximum de souplesse commerciale et dans la perspective du but plus vaste que représente l'évolution vers une libéralisation des services aériens. Nous sommes d'avis que les Parties contractantes, en appliquant les cadres existants, devraient faire un effort conscient pour adopter une approche ouverte et consultative, en vue de libéraliser les dispositions relatives à la propriété et au contrôle, tout en prenant en compte leurs préoccupations particulières. Toute initiative dans le sens de la libéralisation de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien, même partielle, devrait être bienvenue comme un premier pas vers la levée des contraintes qu'imposent les accords sur les services aériens.

4. SUITE PROPOSÉE À LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à tenir compte de ces vues et de ces recommandations dans son examen de cette question.