

**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

DÉSIGNATION ET AUTORISATION

(Note présentée par la République de Cuba)

RÉFÉRENCES

Doc 9626, *Manuel de réglementation du transport aérien international*
Doc 7500, *Accord relatif au transit des services aériens internationaux*
Doc 7300, *Convention relative à l'aviation civile internationale*
Circulaire 281, *Perspectives du transport aérien d'ici à l'an 2010*

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention de Chicago de 1944 consacre les principes de la souveraineté sur l'espace aérien, de l'égalité des chances, de la non-discrimination et des droits des pays à désigner la compagnie aérienne nationale pour exploiter des services aériens internationaux.

1.2 Les services intérieurs ont été réglementés par un système de licences et les droits de cabotage à l'intérieur de chaque pays ont été réservés exclusivement aux compagnies aériennes nationales.

1.3 Les critères discrétionnaires pour autoriser des services aériens internationaux déterminés basés sur la propriété des compagnies aériennes supposent un double examen pour déterminer :

- a) qui détient la propriété majoritaire;
- b) qui exerce le contrôle effectif.

1.4 L'*Accord relatif au transit des services aériens internationaux* (Doc 7500) accorde aux aéronefs utilisés en service régulier le droit de survol et d'atterrissage pour des raisons non commerciales.

1.5 La section 5 de l'article premier de l'*Accord relatif au transit des services aériens internationaux* dispose qu'un État peut refuser ou révoquer ces droits s'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété ainsi que le contrôle effectif d'une entreprise de transport aérien d'un autre État sont détenus par cet État contractant partie à l'accord ou par ses ressortissants.

2. CONSIDÉRATIONS

2.1 L'usage généralisé à l'échelle internationale pour la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens internationaux stipulés dans les accords de services aériens consiste à accorder le droit de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes afin qu'elles exploitent les services convenus, et à fixer les conditions limitées de l'accord qui permettent à l'autre partie de refuser l'autorisation d'exploitation à ces transporteurs.

2.2 Actuellement, les conditions à réunir pour pouvoir refuser (et même suspendre) une autorisation d'exploitation sont d'habitude que la partie qui désigne ou ses ressortissants ne détiennent pas la propriété substantielle ou le contrôle effectif, ne démontrent pas qu'ils sont suffisamment disposés à se conformer aux lois et aux règlements de la partie réceptrice ou ne soient pas en mesure de se conformer à des exigences déterminées d'ordre technique.

2.3 Compte tenu des changements qui se sont produits dans les réglementations des États contractants en matière de transport aérien international, ainsi que des expériences accumulées dans ce secteur, il est nécessaire d'examiner les nouvelles propositions qu'offre l'OACI pour continuer à développer l'industrie du transport aérien de manière sûre, ordonnée, progressive et efficace face aux nouveaux défis.

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée instamment à examiner, lors de l'élaboration de la Déclaration de principes, les points exprimés au § 2.3 de la présente note de travail.