



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 49 : Libéralisation des services de transport aérien international

**FACILITER L'ACCÈS DES TRANSPORTEURS AUX
MARCHÉS DES CAPITAUX INTERNATIONAUX**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'OACI devrait continuer à promouvoir l'étude des divers moyens de faciliter l'accès des transporteurs aux marchés des capitaux internationaux, afin d'accroître les contributions du transport aérien international au commerce, au tourisme, à la création d'emplois et au développement économique. Les activités de l'OACI à cette fin devraient inclure, entre autres, l'examen d'un instrument multilatéral qui permettrait aux États membres de l'OACI d'assumer, s'ils le souhaitent, des obligations réciproques à lever les barrières qui font obstacle aux investissements transfrontaliers, en s'engageant à renoncer au recours à la clause de la nationalité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à demander au Conseil :

- a) d'ajouter la question « Faciliter l'accès des transporteurs aux marchés des capitaux internationaux » aux programmes des travaux de l'Organisation ;
- b) d'envisager l'établissement d'un accord ou d'un instrument multilatéral juridiquement contraignant sur la question, qui serait ouvert à l'adhésion des États.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégiques D — Efficacité — Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques.
<i>Incidences financières :</i>	Des ressources seront nécessaires pour réaliser cette tâche.
<i>Références :</i>	Doc 9819, <i>Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien</i> — ATConf/5, 2003.

1. INTRODUCTION

1.1 Au titre du point 2.1 de son ordre du jour, la cinquième Conférence mondiale de transport aérien avait abouti aux conclusions suivantes : la libéralisation des dispositions relatives à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens pourrait présenter des avantages ; il revient à chaque État de choisir sa méthode de libéralisation et son orientation en fonction des intérêts nationaux ; les États pourraient faciliter la libéralisation en acceptant des transporteurs aériens désignés qui ne répondent pas nécessairement aux critères nationaux habituels de propriété et de contrôle ; les États pourraient choisir de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sur une base unilatérale, bilatérale, régionale, plurilatérale ou multilatérale ; l'OACI a joué, et devrait continuer de jouer, un rôle directeur dans la facilitation de la libéralisation dans ce domaine.

1.2 Dans la note de travail n° 7, intitulée Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, rédigée par le Secrétariat de l'OACI pour la cinquième Conférence mondiale de transport aérien, il est indiqué que la majorité des accords, y compris les accords libéraux ou de « ciel ouvert », ont continué d'appliquer le critère traditionnel (de la propriété et du contrôle). La note convient qu'il y a des avantages clairs à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, ce qui pourrait donner aux transporteurs un plus large accès aux marchés des capitaux. Il est également souligné que le grand défi est de faire en sorte que les États qui ne souhaitent pas libéraliser pour le moment n'empêchent pas les autres de le faire.

1.3 La Déclaration de principes de politique élaborée en novembre 2009 par l'Association du transport aérien international, à laquelle souscrivent plusieurs États importants en aviation, constate que les restrictions imposées aux investissements dans les accords bilatéraux de services aériens risquent de réduire les contributions du transport aérien international au commerce, au tourisme, à la création d'emplois et au développement économique. La Déclaration appelle au respect des politiques des pays qui cherchent à encourager les investissements étrangers dans leurs compagnies aériennes en l'absence de problèmes valides de politiques sociales ou publiques et invite à un examen favorable de la possibilité d'un accord multilatéral pour atteindre ce but.

2. ANALYSE

2.1 L'Accord de transport aérien États-Unis-Europe de 2007 représentait une étape importante dans la libéralisation des possibilités d'investissement dans les compagnies aériennes. Chacune des parties est convenue de ne pas s'opposer, en vertu d'accords bilatéraux conclus avec des États tiers, à la propriété de transporteurs d'États tiers par des ressortissants des autres États. Les États-Unis ont également accepté de ne pas exercer son droit d'interdire les services aériens des compagnies aériennes provenant des dix pays d'Europe non membres de l'UE, ou de 18 pays d'Afrique, au motif que des ressortissants de pays membres de l'UE ont des intérêts dans ces compagnies aériennes.

2.2 Les États-Unis ont établi, aux fins de débats, un projet de Convention multilatérale sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes. Le projet de texte a déjà fait l'objet de révisions approfondies, compte tenu des observations reçues d'autres pays, de parties prenantes aéronautiques et d'experts dans le domaine. Une copie du projet de texte le plus récent est présentée en appendice. Si une telle Convention était adoptée par une conférence diplomatique convoquée par l'OACI, le mouvement de libéralisation en serait renforcé et l'accès des transporteurs aériens aux marchés des capitaux internationaux en serait facilité. La Convention serait ouverte à l'adhésion des pays qui sont prêts à

assumer des obligations réciproques de lever les barrières qui font obstacle aux investissements transfrontaliers, en s'engageant à renoncer au recours à la clause de la nationalité.

2.3 Le terme « contrôle » utilisé dans la présente note et dans le projet de Convention ci-joint désigne le contrôle économique et de gestion d'une compagnie aérienne et ne concerne d'aucune façon la responsabilité de supervision réglementaire des États au titre de la Convention de Chicago.

3. CONCLUSION

3.1 L'Assemblée est invitée à demander au Conseil d'inclure dans les programmes des travaux de l'Organisation l'examen et, ultérieurement, l'élaboration d'un accord ou d'un instrument multilatéral juridiquement contraignant qui serait ouvert à l'adhésion des États qui sont prêts à assumer des obligations réciproques de lever les barrières qui font obstacle aux investissements transfrontaliers, en s'engageant à renoncer au recours à la clause de la nationalité.

APPENDIX
REVISED DISCUSSION DRAFT
10 SEPTEMBER 2009
Multilateral Convention on
Foreign Investment in Airlines

The Parties to this Convention;

Recognizing that many air services agreements include “nationality clauses” that allow each party to those agreements to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions for airlines of the other parties to such agreements unless substantial ownership and effective control of those airlines are vested in the other parties, their nationals, or both;

Seeking to enhance the access of airlines to global capital markets in order to strengthen competition and reflect the realities of a global aviation industry;

Acknowledging that such nationality clauses are not required under international law and may discourage foreign investment in airlines; and

Desiring to facilitate foreign investment in the airlines of those states that permit or encourage such investment;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Convention the term:

1. “Airline of a Party” means an airline that has received its air operator certificate (AOC) from, and has its principal place of business in the territory of, that Party; and
2. “Partner List A” means a list submitted by a Party, in accordance with paragraph 1 (a) of Article 4.
3. “Partner List B” means a list submitted by a Party, in accordance with paragraph 1 (b) of Article 4.

Article 2
Waiver of Nationality Clause

1. A Party shall not exercise any available rights under an air services agreement with another Party to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions for an

airline of such other Party on the grounds that substantial ownership or effective control of that airline is vested in any third Party or Parties, their nationals, or both, provided that each said Party has included all other said Parties on its Partner List A.

2. A Party that includes itself on its Partner List A shall not exercise any available rights under an air services agreement with a second Party to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions for an airline of that second Party on the grounds that substantial ownership or effective control of that airline is vested in the first Party, its nationals, or both, provided that each of the two Parties has included the other on its Partner List A.

Article 3 **Removal of Limitation on Foreign Ownership and Control**

A Party shall not limit on the basis of nationality the ownership or control of the airlines of that Party by nationals of another Party or Parties, provided the first Party has included the other Party or Parties on its Partner List B and each of the other Parties has included the first Party on its Partner List B.

Article 4 **Partner Lists**

1. Each Party, at the time of ratification, acceptance, or approval of or accession to this Convention, shall submit to the Depositary:

- a) a Partner List A of partners as to which it shall not exercise any available rights under its air services agreements with those partners to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions of an airline of those partners on the grounds that substantial ownership or effective control of the airline is vested in another partner or partners on the list, nationals of that other partner or partners, or both; and
- b) at its discretion, a Partner List B of partners as to which it shall not limit on the basis of nationality the ownership or control of airlines of that Party by nationals of one or more of those partners.

2. A Party may add partners to or delete partners from a Partner List by submitting a new list to the Depositary superseding its prior list. The new list shall identify any additions to and deletions from the Party's prior Partner List. Additions shall become effective 30 days after the date of receipt of the new list by the Depositary and deletions shall become effective at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year after the date of receipt of the new list by the Depositary.

3. The requirement under paragraph 1(a) of this article that a Party submit a Partner List A may also be satisfied by a Party submitting to the Depositary written notice that it will not exercise any available rights under its air services agreements with any Party to this Convention to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions of an airline of that Party on the grounds that substantial ownership or effective control of the airline is vested in another Party or Parties, nationals of a Party or Parties, or both.

4. The discretionary filing under paragraph 1(b) of this article of a Partner List B may also be satisfied by a Party submitting to the Depositary written notice that it will not limit on the basis of nationality ownership or control of airlines of that Party by nationals of any Party or Parties to this Convention.

Article 5 **Ownership and Control of a Party's Own Airlines**

Nothing in this Convention requires a Party to permit foreign ownership or control of airlines of that Party.

Article 6 **Depositary**

1. The original of this Convention shall be deposited with [], which is hereby designated as the Depositary of this Convention.

2. The Depositary shall transmit certified true copies of this Convention and any amendments thereto to all Parties and signatories.

3. The Depositary shall notify all Parties and signatories of:

- a) All signatures, ratifications, acceptances, and approvals of and accessions to this Convention in accordance with Article 7, and any amendments thereto;
- b) The dates on which this Convention enters into force for each Party in accordance with Article 7; and
- c) Any withdrawals from this Convention and the effective date thereof in accordance with Article 9.

4. The Depositary shall maintain a centralized register accessible to all Parties, including on the Internet, of each Partner List submitted to it in accordance with Article 4.

5. Following entry into force of this Convention, it shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization in accordance with Article 83 of the Convention on International Civil Aviation and with the United Nations in accordance with Article 102 of the UN Charter.

Article 7 **Signature, Consent to be Bound, and Entry into Force**

1. This Convention shall be open to all States for signature at [] until it enters into force in accordance with paragraph 3 of this Article.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance, or approval by signatory States and shall be open to accession by non-signatory States.

3. This Convention shall enter into force 30 days after the third instrument of ratification, acceptance, approval, or accession has been deposited with the Depositary.

4. After the third instrument of ratification, acceptance, approval, or accession has been deposited in accordance with paragraph 3 of this Article, this Convention shall enter into force for any other signatory or acceding State 30 days after the date of deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval, or accession with the Depositary.

Article 8
Regional Economic Integration Organizations

[Text to be developed in consultation with key
Regional Economic Integration Organizations]

Article 9
Withdrawal

A Party may withdraw from this Convention by giving written notice of withdrawal to the Depositary. The withdrawal shall be effective at the end of the IATA traffic season in effect one year after the date of receipt of the notice by the Depositary, unless the Party withdraws its notice by written communication to the Depositary prior to the effective date of the withdrawal.

Article 10
No Reservation

No reservation shall be made to this Convention.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized, have signed this Convention.

DONE at [], this [] day of [], 20[].

— END —