

**PARTIE H**  
**PROPRIÉTÉ**



## H. PROPRIÉTÉ

### 1. Aspects réglementaires

659. Il sera question dans la présente section a) des différents concepts associés au terme "propriété" et de leur interaction, b) des limitations d'ordre documentaire affectant l'analyse et c) des principales évolutions de la réglementation.

#### a) Les différents concepts associés au terme "propriété" et leur interaction

660. Ainsi qu'il est expliqué aux paragraphes 7 à 9 (page 253) de la compilation, dans les ouvrages professionnels et les études sur l'aviation, le terme "propriété" couvre indifféremment trois concepts différents:

- i) La politique de désignation par laquelle un pays attribue des droits d'exploitation, soit sur le plan intérieur, soit dans le cadre d'un ASA bilatéral, à une ou plusieurs compagnies aériennes données (par exemple lorsque le Ministère des transports des États-Unis octroie des droits de trafic à American Airlines mais non à Continental Airlines pour une destination non couverte par un accord "ciel ouvert"). Dans le passé, on s'est servi des politiques de désignation tant au niveau national (par exemple avant la déréglementation de 1979, le Civil Aeronautics Board des États-Unis attribuait à une compagnie aérienne particulière un droit d'exploitation entre deux villes données) que sur le plan international. Elles semblent aujourd'hui se limiter essentiellement aux vols internationaux, avec l'exception marginale des contrats de services publics.
- ii) Le régime national d'investissement/d'établissement concernant les compagnies aériennes, que celles-ci exploitent uniquement des vols intérieurs, des vols internationaux ou les deux. Le régime d'investissement peut couvrir aussi les transporteurs non réguliers et, dans certains cas, les transporteurs d'aviation générale ou d'aviation d'affaires. Lorsqu'il n'existe qu'une compagnie aérienne d'État, il peut ne pas y avoir de régime d'investissement puisque aucun n'est nécessaire.
- iii) La clause de refus des ASA, qui donne à une partie le droit de révoquer, suspendre ou limiter l'agrément d'une compagnie aérienne désignée par l'autre partie au motif qu'elle ne remplit plus les conditions d'origine stipulées dans l'ASA bilatéral. Les politiques de refus comprennent aussi les dérogations éventuelles à ces conditions, lesquelles sont accordées de manière discrétionnaire (et sont donc révocables). Le champ d'application de ces politiques se limite aux services internationaux réguliers (de transport de passagers et de fret). Pour établir un parallèle avec la politique commerciale, ce concept s'apparente à celui des règles d'origine.<sup>362</sup>

661. Il existe une certaine interaction entre ces trois concepts qui définissent ce que l'on peut appeler le "triangle de propriété", d'où la confusion sémantique. On examinera cette interaction ci-après en prenant ces concepts deux par deux.

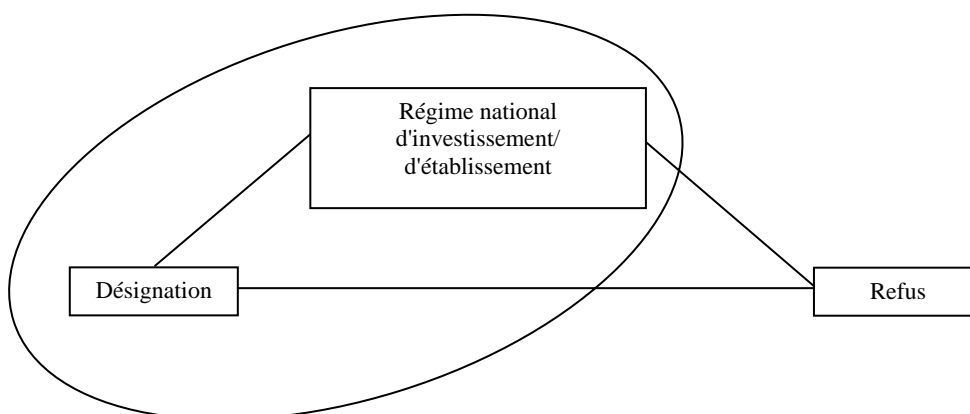
---

<sup>362</sup> Les trois obligations liées au refus les plus fréquentes dans les ASA bilatéraux sont la "propriété substantielle et le contrôle effectif", la "communauté d'intérêts" et le "principal établissement" (pour une définition, voir le document S/C/W/270/Add.1, page II.656, paragraphe 68). La clause qui domine de très loin est celle de la propriété substantielle et du contrôle effectif, ce qui explique pourquoi la "clause de refus" est généralement appelée "clause de propriété".

i) *Désignation et régime national d'investissement/d'établissement*

662. La figure 5 illustre l'interaction entre la désignation et le régime national d'investissement/d'établissement.

**Figure 5**  
**L'aspect investissement/désignation du "triangle de propriété"**



Source: Secrétariat de l'OMC.

663. Dans la plupart des cas, la situation est relativement simple: le régime national d'investissement prescrit que les compagnies aériennes du pays doivent être détenues en grande partie<sup>363</sup> et effectivement contrôlées<sup>364</sup> par ses ressortissants et les pays désignent des compagnies aériennes qui répondent à ce critère.

664. Il y a toutefois des cas (que l'on peut qualifier d'"autodérogrations") dans lesquels, dans le cadre d'un ASA bilatéral, un pays a désigné un transporteur qui ne répond pas à son propre régime d'investissement. Ces cas sont extrêmement rares. On cite souvent l'exemple de Britannia et Monarch Airways, deux grosses compagnies d'affrètement dont les véritables propriétaires résidaient en fin de compte au Canada et en Suisse, respectivement, et qui ont été pendant longtemps désignées par le Royaume-Uni et acceptées comme telles par d'autres pays.<sup>365</sup>

665. Dans les cas où le régime d'investissement national permet que la majorité du capital des compagnies aériennes soit détenue par des étrangers (exemples: l'Australie, la Suisse), la désignation peut se faire au bénéfice de transporteurs appartenant à des intérêts étrangers (par exemple Swiss, qui appartiendra au transporteur national allemand Lufthansa après une période de transition, reste désignée par les autorités suisses dans les ASA du pays). Dans de tels cas, il y a cohérence entre le régime d'investissement national et la politique de désignation.

<sup>363</sup> Les seuils qui définissent si une compagnie aérienne est détenue par des ressortissants du pays peuvent toutefois varier de 51 à 75 pour cent et être différents selon que les propriétaires étrangers sont des compagnies aériennes ou non.

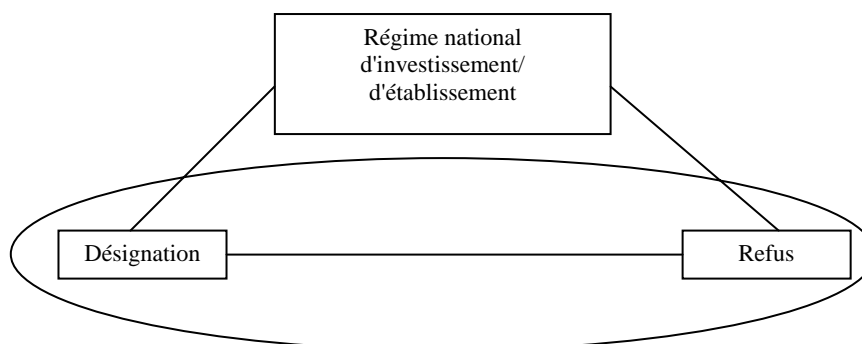
<sup>364</sup> Le critère du contrôle peut varier et peut même ne pas être explicitement énoncé.

<sup>365</sup> Doganis, R. (2006), "The Airline Business", Routledge, Londres.

ii) Désignation et refus

666. La figure 6 illustre l'interaction entre désignation et refus.

**Figure 6**  
**L'aspect désignation/refus du "triangle de propriété"**



Source: Secrétariat de l'OMC.

667. L'interaction entre désignation et refus peut être analysée en premier lieu du point de vue d'une seule partie prise isolément et en second lieu du point de vue des deux parties à un ASA pris conjointement.

a) Point de vue d'une partie

668. En théorie, il n'y a pas de lien direct entre la politique appliquée par un pays pour désigner ses transporteurs et sa politique de refus à l'égard des transporteurs d'un partenaire.

669. Dans la pratique, toutefois, les deux politiques sont fondées sur le même critère, le plus souvent celui de la propriété substantielle et du contrôle effectif.<sup>366</sup> Dans ses ASA, un pays désignera des transporteurs qui sont détenus en grande partie et effectivement contrôlés par ses ressortissants et exigera que son partenaire fasse de même, essentiellement pour empêcher les compagnies aériennes de pays tiers de "profiter gratuitement" des droits octroyés par l'accord.<sup>367</sup> Il se réservera par conséquent le droit, dans le cadre de l'ASA, de refuser l'agrément des compagnies aériennes qui ne sont pas détenues en grande partie et effectivement contrôlées par les ressortissants du partenaire.

670. Il peut, néanmoins, être possible de fonder les politiques de désignation et de refus sur deux critères différents. On peut envisager deux scénarios.

<sup>366</sup> En fait, le Secrétariat de l'OACI relève qu'on peut inclure les conditions auxquelles un État contractant reçoit une autorisation (c'est-à-dire une désignation) dans l'article sur la "révocation de l'autorisation" (c'est-à-dire la clause de refus), "les conditions pour lesquelles une autorisation n'est pas accordée étant les mêmes". (OACI (2003), "Modèles d'accord sur les services aériens pour la libéralisation bilatérale, régionale ou plurilatérale", document ATConf/5-WP/17, page A-11.)

<sup>367</sup> Un pays A ayant conclu un ASA avec B, mais non avec C, voudra éviter que les compagnies aériennes de C soient désignées par B pour opérer dans le cadre de l'ASA entre A et B.

- En premier lieu, une clause de refus stricte (telle que propriété substantielle et contrôle effectif) et un critère de désignation souple (tel que le "principal établissement"). Il peut cependant être difficile d'amener les partenaires d'un ASA à convenir d'un tel système. Il existe néanmoins un exemple d'une telle situation: les nombreux accords renégociés par la CE et/ou ses États membres à la suite des arrêts "ciel ouvert" de la Cour de justice européenne. Ces accords contiennent une disposition de désignation "souple" du côté de l'UE (communauté d'intérêts), tout en conservant une disposition de refus "stricte" du côté du partenaire (propriété substantielle et contrôle effectif). Ce n'est cependant pas nécessairement toujours le cas, par exemple l'accord UE-CH qui comporte du côté suisse une clause "principal établissement".
- Deuxièmement, une politique de désignation restrictive associée à une politique de refus souple. Ce dernier scénario s'est concrétisé *de facto*, selon certains observateurs, pour le MALIAT, dans lequel des critères plus souples que le critère intégré de propriété substantielle et contrôle effectif sont acceptés par le biais de dérogations, mais dont certaines parties, comme les États-Unis, appliquent une politique de désignation plus stricte pour leurs propres compagnies aériennes.

b) Point de vue des deux parties à un ASA

671. Le lien entre politiques de désignation et de refus devient plus clair lorsque deux pays partenaires dans le cadre d'un ASA sont considérés simultanément: la politique de refus de l'un affectera les options de désignation de l'autre. Supposons que le pays A ait une clause de refus fondée sur la propriété substantielle et le contrôle effectif. Le partenaire de A aurait un nombre limité de choix de désignation: désigner une compagnie aérienne dont une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif appartiennent à ses ressortissants ou se montrer plus libéral et désigner un transporteur ne répondant pas à ce critère, mais courir le risque de voir ce transporteur perdre ses droits de trafic respectifs ou, au mieux, bénéficier d'une dérogation qui juridiquement est intrinsèquement incertaine parce que révoquant à tout moment.

672. Le tableau 52 illustre les diverses combinaisons possibles de politiques de refus et de désignation.

**Tableau 52**  
**Combinaisons possibles de politiques de désignation et de refus**  
**dans le cadre d'un accord bilatéral**

Type de compagnie aérienne désignée par l'État contractant A	Clause de refus dans l'ASA bilatéral entre A et B	Conséquences juridiques
Compagnie aérienne dont la propriété et le contrôle effectif appartiennent à des ressortissants de A	Propriété substantielle et contrôle effectif	<b>Aucun conflit.</b> Toutefois, la clause n'est généralement pas énoncée en détail et son interprétation peut varier d'une partie à l'autre.
Compagnie aérienne dont le principal établissement se trouve dans A, mais dont la propriété et le contrôle n'appartiennent pas à des ressortissants de A	Propriété substantielle et contrôle effectif	<b>Conflit.</b> Impossibilité d'assurer un service sans dérogation.
Compagnie aérienne multinationale (détenue en partie par des ressortissants de A) <sup>368</sup> ou compagnie aérienne dont la propriété et le contrôle appartiennent à des ressortissants d'États membres d'un accord plurilatéral auquel A est partie	Propriété substantielle et contrôle effectif	<b>Conflit.</b> Impossibilité d'assurer un service sans dérogation. Dans le cas d'un ASA plurilatéral, regroupement exclu (par exemple fusion prévue entre BA et KLM avant les arrêts de la CJE).
Compagnie aérienne dont la propriété et le contrôle appartiennent à des ressortissants de A	Principal établissement	<b>Aucun conflit.</b> La propriété et le contrôle par les ressortissants de A impliquent automatiquement que le principal établissement se trouve dans A.
Compagnie aérienne dont le principal établissement se trouve dans A mais dont la propriété et le contrôle n'appartiennent pas à des ressortissants de A	Principal établissement	<b>Aucun conflit</b>
Compagnie aérienne multinationale (détenue en partie par des ressortissants de A) ou compagnie aérienne dont la propriété et le contrôle appartiennent à des ressortissants d'États membres d'un accord plurilatéral auquel A est partie	Principal établissement	<b>Aucun conflit</b> si le principal établissement se trouve dans la zone géographique couverte par la compagnie aérienne multinationale <sup>369</sup> ou l'ASA plurilatéral.
Compagnie aérienne dont la propriété et le contrôle appartiennent à des ressortissants de A	Communauté d'intérêts	<b>Aucun conflit.</b> "Qui peut le plus peut le moins".
Compagnie aérienne dont le principal établissement se trouve dans A mais dont la propriété et le contrôle n'appartiennent pas à des ressortissants de A	Communauté d'intérêts	<b>Aucun conflit</b> si le principal établissement se trouve dans la zone géographique couverte par la clause de communauté d'intérêts. <b>Sinon conflit.</b>
Compagnie aérienne multinationale (détenue en partie par des ressortissants de A) ou compagnie aérienne dont la propriété et le contrôle appartiennent à des ressortissants d'États membres d'un accord plurilatéral auquel A est partie	Communauté d'intérêts	<b>Aucun conflit</b> si l'établissement principal se trouve dans la zone géographique couverte par la clause de communauté d'intérêts. <b>Sinon conflit.</b>

Source: Secrétariat de l'OMC.

<sup>368</sup> Par exemple SAS ou Gulf Air.

<sup>369</sup> Par exemple Copenhague pour SAS.

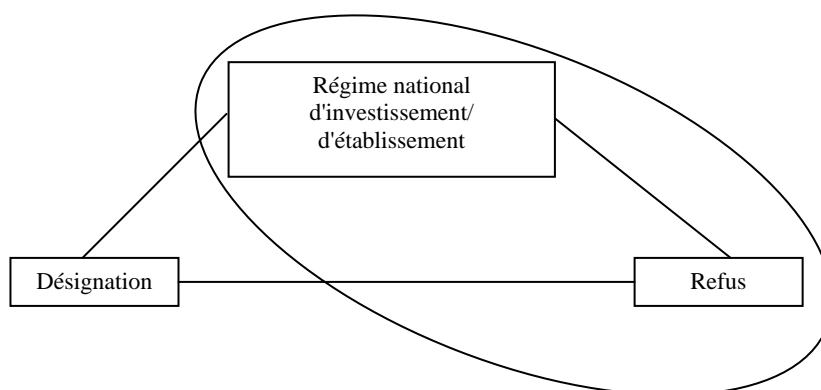
673. Si l'on disposait d'une documentation étoffée sur les régimes nationaux d'investissement, comme ce fut le cas pour le premier examen (tableau A2, pages 268 et 269 et tableau A3, pages 270 à 274; voir aussi plus loin la section sur la limitation de la documentation), on pourrait dresser la liste des accords bilatéraux relevant des diverses combinaisons identifiées dans le tableau 52 et mesurer le trafic qu'ils couvrent. Des données commerciales sur les services directs existants, telles que celles utilisées dans le QUASAR, permettraient aussi d'identifier les dérogations et leur évolution dans le temps.

674. Le tableau 52 est incomplet du fait qu'il n'inclut pas les clauses de refus asymétriques, telles que la combinaison communauté d'intérêts-propriété substantielle et contrôle effectif (pour l'accord États-Unis-UE, l'accord Euro-Med ou les accords que l'UE a renégociés à la suite des arrêts "ciel ouvert" de 2002 de la CJE) ou la combinaison communauté d'intérêts-principal établissement (pour l'accord UE-CH). Ces clauses asymétriques semblent devenir plus fréquentes et pourraient gagner d'autres accords que ceux de l'UE. Par exemple, lors de la négociation de l'accord MALIAT, certains de ses membres ont essayé, en vain, d'inclure une telle clause asymétrique.

iii) *Régime national d'investissement/d'établissement et refus*

675. La figure 7 illustre l'interaction entre le régime national d'investissement/d'établissement et le refus.

**Figure 7**  
**L'aspect investissement/refus du "triangle de propriété"**



Source: Secrétariat de l'OMC.

676. Les clauses de refus ont une incidence considérable sur les régimes nationaux d'investissement parce que l'exercice des droits de trafic dans le cadre d'un ASA est presque toujours lié à la nationalité de la compagnie aérienne.<sup>370</sup> Dans le cas d'une clause de refus de type "propriété substantielle et contrôle effectif", la compagnie aérienne doit en fait être en mesure de prouver à tout moment qu'elle a la nationalité du pays qui a conclu l'ASA en son nom pour avoir la garantie de pouvoir continuer à exercer les droits de trafic accordés en vertu de l'accord.<sup>371</sup>

<sup>370</sup> Seulement 7,6 pour cent du trafic de la WASA sont couverts par des ASA bilatéraux contenant une clause de refus fondée sur le "principal établissement", c'est-à-dire qui ne se réfère pas à la nationalité de la compagnie aérienne. La clause de "communauté d'intérêts" n'intervient que pour 0,1 pour cent du trafic. (Les ASA pour lesquels la clause de refus est indéterminée représentent 2,3 pour cent du trafic.)

<sup>371</sup> Van Fenema, H. P. (2002), "National ownership and control provisions remain major obstacles to airlines mergers", dans Journal de l'OACI, n° 9.



677. Pour de nombreux observateurs, l'ubiquité de la clause de refus "propriété substantielle et contrôle effectif" et son lien avec les régimes nationaux d'investissement est le principal facteur qui a empêché l'apparition de compagnies aériennes véritablement mondiales dans un secteur dont l'activité est, de par sa nature même, mondiale.<sup>372</sup> Cette prescription de "nationalité" a en effet empêché des compagnies aériennes de mobiliser les investissements étrangers dont elles avaient besoin et a généralement empêché les fusions transnationales ainsi que les acquisitions et le regroupement global de l'industrie. En théorie, rien n'empêche un pays de permettre à des étrangers de détenir la majorité du capital de ses compagnies aériennes, mais dans la pratique il existe le risque de perdre ainsi ou de voir réduire des droits de trafic. En conséquence, la possibilité pour un pays d'élargir l'accès des investisseurs étrangers au secteur du transport aérien se trouve effectivement limitée par les clauses de refus les plus restrictives appliquées par l'un quelconque de ses partenaires aériens.

678. La relation entre refus et régime national de l'investissement n'est toutefois pas unidirectionnelle. Il y a eu des cas où les modifications de propriété des compagnies aériennes ont eu une incidence sur le régime de refus appliqué. On peut citer à cet égard le cas de Aerolineas Argentinas (voir aussi le document S/C/W/270/Add.1, page I.37, paragraphe 69). En 1991, le transporteur espagnol Iberia a pris une participation majoritaire (85 pour cent) dans la compagnie argentine, mais les partenaires bilatéraux de l'Argentine ont continué d'accepter Aerolineas comme le transporteur désigné par l'Argentine bien que l'Espagne en détienne désormais le contrôle effectif. Cependant les États-Unis n'ont accepté cette désignation qu'à condition que soient levées les limitations de fréquence ou de capacité imposées aux compagnies aériennes américaines desservant Buenos Aires. Cet exemple illustre les risques potentiels associés à l'ouverture du capital des compagnies aériennes à l'investissement étranger dans un régime aérien encore dominé par des politiques de refus restrictives.

b) Limitations de la documentation

679. Sur le plan de la documentation, la question de la propriété sous tous ses aspects est assez paradoxale. Il existe une abondance d'ouvrages: plusieurs livres, de nombreux articles publiés dans les revues savantes et d'innombrables articles de presse. Mais pratiquement tous portent sur une zone géographique très étroite, les États-Unis, la CE et leurs relations bilatérales. En outre, ils sont souvent dépassés en raison de deux faits nouveaux très récents: le rejet, en novembre 2006, par le Congrès des États-Unis des modifications proposés par le DOT pour assouplir la règle d'interprétation de la législation sur la propriété et la signature, intervenue le 30 avril 2007, de l'Accord de première étape États-Unis-UE sur le transport aérien (qui entre en vigueur le 30 mars 2008).

680. Au lieu de résumer ces ouvrages "transatlantiques", le Secrétariat de l'OMC a décidé de se concentrer sur la collecte, aussi systématique que possible, de données sur les régimes réglementaires (régimes nationaux d'investissement et politiques de refus/désignation) et sur les réalités économiques et commerciales (structure et évolution de la propriété des compagnies aériennes régulières).

681. Cependant, cette collecte systématique souffre d'une série de limitations d'ordre documentaire: il n'existe aucun inventaire exhaustif des régimes nationaux d'investissement/d'établissement, aucun inventaire complet des politiques nationales de désignation et de refus, aucune donnée détaillée sur la propriété transnationale de compagnies aériennes.

---

<sup>372</sup> Voir notamment Van Fenema, *op. cit.*; Hörstke, S. (2003), "Air carrier ownership and control revisited at the Fifth Worldwide ICAO Air Transport Conference", *Annals of Air and Space Law*, Vol. XXVIII; Lelieur, I. (2003), "Law and Policy of Substantial Ownership and Effective Control of Airlines – Prospects for Change", Ashgate, Aldershot; Doganis, R. (2006), "The Airline Business", Routledge, Londres.

682. En outre, par rapport à la situation qui existait lors du premier examen, ces limitations se sont aggravées:

- L'OACI ne publie plus chaque année "Le monde de l'aviation civile" et l'a remplacé par un bref "Rapport annuel du Conseil". Ce faisant, elle a cessé de suivre de manière détaillée les évolutions nationales en matière de propriété et de privatisation, de sorte qu'il est impossible de mettre complètement à jour le tableau 1 (page 252) et le tableau A1 (page 263) de la compilation.
- L'IATA n'a pas poursuivi ses efforts d'inventaire des régimes nationaux d'investissement.
- La tentative de l'OACI d'établir un inventaire des politiques de désignation et de refus a en grande partie échoué, puisque seulement 47 de ses 190 États contractants ont répondu à son questionnaire de 2003 (voir page 254 de la compilation, paragraphe 13).

c) Évolution de la réglementation

i) *Évolution de la réglementation en matière de refus et de désignation*

a) Évolution au niveau multilatéral

683. En mars 2003, la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI a examiné les Modèles d'accord sur les services aériens (TASA) pour les situations bilatérales et pour les situations régionales ou plurilatérales. Ces modèles sont destinés à guider les parties, qui pourront s'en servir (de façon sélective, en les adaptant ou intégralement) dans leurs relations de transport aérien.

684. S'agissant de la clause de refus (et désignation)<sup>373</sup>, dans le modèle d'accord bilatéral, les dispositions pertinentes se trouvent à l'article 4 (et à l'article 3).<sup>374</sup> L'article indique dans quelles circonstances "Les autorités aéronautiques de chaque Partie ont le droit de refuser les autorisations [...] à l'égard d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie, et de révoquer et suspendre ces autorisations ou d'imposer des conditions, de façon temporaire ou permanente". Trois options sont proposées<sup>375</sup>:

685. Pour l'approche **traditionnelle**, on lit dans le TASA:

"a) si elles n'ont pas la preuve que la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie sont détenus par la Partie qui l'a désignée, par ses ressortissants ou les deux."

686. Pour l'approche **transitoire**, le TASA présente deux options:

Option 1

"a) si elles n'ont pas la preuve que la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie sont et restent détenus par des ressortissants de l'un quelconque ou de plusieurs États d'un groupe, ou par l'une quelconque ou plusieurs des Parties elles-mêmes."

---

<sup>373</sup> Les deux sont généralement fondées sur le même critère. Voir plus haut.

<sup>374</sup> Il n'y a pas de différences sensibles entre le modèle bilatéral et multilatéral à cet égard.

<sup>375</sup> Les autres motifs de refus, révocation et limitation d'une autorisation (liés au respect des dispositions de sûreté et de sécurité et à la législation et réglementation de la Partie) sont communs aux approches traditionnelles, transitoires et de libéralisation intégrale et, de ce fait, n'ont pas été reproduits.

## Option 2

"a) si elles n'ont pas la preuve que la compagnie désignée a son principal établissement (voir la note i) ci-après) [et sa résidence permanente] sur le territoire de la Partie désignatrice;

b) si elles n'ont pas la preuve que la Partie qui a désigné la compagnie a et maintient sur elle un contrôle réglementaire effectif (voir la note ii) ci-après);

## Notes:

i) Les éléments justificatifs du principal établissement sont notamment les suivants: la compagnie aérienne est établie et constituée sur le territoire de la Partie désignatrice conformément à la législation et à la réglementation nationales pertinentes, a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles sises sur le territoire de la Partie désignatrice, y paie l'impôt sur les sociétés et y immatricule et base ses aéronefs et emploie un nombre significatif de ressortissants de cette Partie dans les fonctions de la gestion, de la technique et de l'exploitation.

ii) Les éléments justificatifs du contrôle réglementaire effectif sont les suivants (liste non limitative): la compagnie aérienne détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente tels qu'un permis d'exploitation aérienne (AOC); elle répond aux critères de la Partie désignatrice relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux tels que la preuve de santé financière, la capacité de répondre à la condition d'intérêt public, les obligations concernant la garantie du service; la Partie désignatrice a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux normes de l'OACI."

687. Finalement, l'approche de la **libéralisation intégrale** fonde l'évaluation du refus de droits de trafic sur la question de savoir si la législation et la réglementation des États désignateurs sont respectées. Les prérogatives en matière de refus sont par conséquent totalement distinctes des régimes nationaux d'investissement, mais axées exclusivement sur les questions de sécurité et de sûreté. L'option du TASA est la suivante:

"a) si elles n'ont pas la preuve que la compagnie est sous le contrôle réglementaire effectif de l'État qui l'a désignée."

688. La question de la libéralisation des dispositions de propriété substantielle et contrôle effectif était l'une des premières de l'ordre du jour de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien.<sup>376</sup> Les avis qui y ont été exprimés ont été très divers. Les groupes représentatifs des compagnies aériennes, l'IATA et son homologue pour les services non réguliers, l'International Air Carrier Association (IACA), se sont exprimés en faveur de la libéralisation de la réglementation en matière de propriété et de contrôle, tandis que les syndicats, dont la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF), se sont fermement prononcés pour le maintien du statu quo. Les États contractants de l'OACI ont été tout aussi divisés.<sup>377</sup>

689. Malgré ces divergences, les participants à la Conférence ont appuyé la formulation d'une "Déclaration de principes globaux pour la libéralisation du transport aérien" non obligatoire, qui inclut une "clause type" sur l'autorisation et la désignation.

690. Cette clause type fait la distinction entre contrôle économique et contrôle réglementaire. Concernant le premier, elle substitue à la prescription classique de la propriété substantielle et du contrôle effectif la notion de "principal établissement". Concernant le second, elle souligne la

---

<sup>376</sup> Pour un examen plus détaillé des débats et des résultats de la cinquième Conférence, voir Hörstke, S., *op. cit.*

<sup>377</sup> Voir Hörstke, S., *op. cit.*

responsabilité de l'État qui fait la désignation pour ce qui est de l'exercice du contrôle réglementaire sur le transporteur désigné en prescrivant un "contrôle réglementaire effectif".<sup>378</sup>

691. Les éléments justificatifs du "principal établissement" sont notamment le fait que la compagnie est établie et constituée sur le territoire de la Partie désignatrice ou qu'elle a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans cet État.<sup>379</sup> Quant au "contrôle réglementaire effectif", les éléments justificatifs en sont notamment le fait que la compagnie détient une licence ou un permis d'exploitation valide, tels qu'un permis d'exploitation aérienne (AOC), ou le fait que la Partie désignatrice a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux normes de l'OACI.<sup>380</sup>

692. L'accent mis sur le critère de contrôle réglementaire est dû aux préoccupations relatives à l'établissement de "pavillons de complaisance". Dans la clause type, la désignation d'un transporteur ayant son principal établissement dans un État contractant tiers ne serait pas permise. Par conséquent, dans le système proposé, les transporteurs aériens ne seraient pas en mesure de "choisir" comme État de désignation l'État dont les coûts de sécurité et de sûreté et les coûts sociaux sont les plus bas. S'ils le faisaient, leurs activités seraient limitées aux vols en provenance et à destination de cet État (et via celui-ci, si des droits de cinquième liberté sont octroyés).<sup>381</sup>

693. La Conférence a convenu que la clause type devait servir de critère facultatif. Elle a souligné par ailleurs que son utilisation n'exigerait pas que les États contractants modifient leur régime national existant d'investissement (d'établissement). En fait, la clause type vise à mettre en place un régime dans le cadre duquel les États qui ne souhaitent pas libéraliser le régime de propriété qu'ils appliquent aux étrangers pour les compagnies aériennes intérieures pourraient le faire sans empêcher les autres de procéder à une libéralisation. En d'autres termes, la clause type n'affecterait pas le régime de "propriété interne" d'un État contractant (c'est-à-dire le régime national d'établissement/d'investissement étranger dans ses compagnies aériennes), mais libéraliserait le régime de "propriété externe" par une politique de refus qui autoriserait le partenaire bilatéral à désigner un transporteur appartenant à une tierce partie.

694. Si elle était universellement adoptée, la clause type constituerait un pas important, quoique encore insuffisant<sup>382</sup>, vers la libéralisation progressive de la disposition de refus/désignation fondée sur le critère de "propriété substantielle et contrôle effectif", mais elle reste une simple option et rien ne garantit que tous les États contractants de l'OACI agiraient en conséquence et élimineraient ainsi les incertitudes "aéro-politiques" relatives aux parties à une fusion, y compris les gouvernements nationaux concernés.<sup>383</sup>

---

<sup>378</sup> OACI, "Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien: défis et promesses de la libéralisation"; document 9819.

<sup>379</sup> Document de l'OACI 9819, *ibid.*, paragraphe 2.1.3.2.

<sup>380</sup> Document de l'OACI 9819, *ibid.*

<sup>381</sup> Hörstke, S., *op cit.*, page 52.

<sup>382</sup> Il a été souligné que même ce critère empêcherait les fusions intégrales, car une compagnie aérienne ne pourrait opérer qu'à partir d'un seul État contractant, à savoir celui avec lequel elle maintient un lien économique ainsi que réglementaire. La fusion de deux compagnies continuerait de nécessiter une division artificielle du transporteur fusionné, par exemple par l'établissement dans un autre État d'une filiale qui serait soumise au contrôle réglementaire de ce second État. (Voir Hörstke, *op cit.*, pages 47 et 48.)

<sup>383</sup> Van Fenema, H.P. (2001), "Airline Ownership and Control: Long and Short-term Approaches to a Trade Barrier", dans "European Air Law and Policy – Recent Developments", documents de l'Association européenne du droit aérien, volume 17.

b) Évolution régionale

695. L'évolution la plus importante au niveau régional découle des arrêts "ciel ouvert" pris en 2002 par la Cour de justice européenne (voir aussi section I.A et encadré 2). Ceux-ci ont rendu illégal aux yeux du droit européen tout accord bilatéral conclu par un État membre de la Communauté européenne qui exclurait la possibilité de désigner une compagnie détenue par un autre État membre (parce que la condition de refus serait fondée sur le principe que la compagnie doit être substantiellement détenue et effectivement contrôlée par des ressortissants de l'État membre en question). De ce fait, tout accord sur les services aériens auquel participe un État membre de la Communauté européenne devra inclure une disposition de refus fondée sur la "clause communautaire".

696. Selon cette "clause communautaire"<sup>384</sup>, les pays tiers ont le droit de révoquer, suspendre et refuser l'autorisation si:

- la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire d'un État membre de la Communauté européenne;
- la compagnie aérienne n'a pas obtenu une licence d'exploitation conformément au droit communautaire européen;
- un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne n'est pas exercé et maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son permis d'exploitation aérienne.

697. Il est utile de rappeler que la notion d'"établissement" dans la clause communautaire est différente du concept de "principal établissement" figurant dans la clause type de l'OACI. La CJE a interprété le mot "établissement" de manière très large, soulignant qu'il peut s'agir de toute présence établie, telle qu'une entreprise, un bureau de vente ou une filiale.<sup>385</sup> Cela signifie qu'un transporteur ne peut avoir qu'un seul établissement principal, mais plusieurs autres établissements.<sup>386</sup>

698. Les incidences à long terme des arrêts de la CJE sont apparues clairement en septembre 2003, lorsque Air France et KLM ont annoncé leur projet de fusion, laquelle est devenue effective en avril 2004 après approbation de la Direction de la concurrence de la Commission de la CE. Cet accord a marqué le début du regroupement des transporteurs nationaux européens. Il a été suivi en juillet 2005 par la prise de contrôle de Swiss International Airlines par Lufthansa.

699. On a analysé en détail les clauses de refus contenues dans les accords plurilatéraux conclus depuis 2000 dans la section du présent document consacrée aux ASA plurilatéraux. Dans l'ensemble, ces accords se révèlent plus libéraux que les accords bilatéraux du fait que le critère de la "communauté d'intérêts", corollaire logique du plurilatéralisme, y est très répandu, sinon universel.

---

<sup>384</sup> Voir Décision de la Commission du 29 mars 2005 "portant approbation de l'inclusion des modèles de clause dans les accords bilatéraux sur les services aériens entre États membres et pays tiers, élaborée conjointement par la Commission et les États membres".

<sup>385</sup> Cour européenne de justice (2002), *Commission des Communautés européennes contre Royaume du Danemark*, C467/89, paragraphe 131.

<sup>386</sup> Hörstke, S., *op. cit.*

c) Évolution bilatérale

700. L'application de la méthodologie QUASAR aux ASA bilatéraux a montré que les clauses de refus fondées sur la propriété substantielle et le contrôle effectif prévalent toujours largement dans ces accords. Comme on l'a indiqué dans le document S/C/W/270/Add.1 (page I.35, paragraphe 61), on retrouve ce type de clauses dans environ 90 pour cent des accords, soit pour 90 pour cent du trafic couvert par la WASA. Par comparaison, 6 pour cent des accords, couvrant 8 pour cent du trafic, contiennent des dispositions de type établissement principal, tandis que moins de 1 pour cent des accords, couvrant 0,1 pour cent du trafic, ont des clauses fondées sur la communauté d'intérêts.

701. Lors des préparatifs de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien, l'OACI avait élaboré un questionnaire sur les politiques de désignation et de refus reposant sur quatre questions, à savoir:

- Lorsqu'il désigne le transporteur devant exploiter les droits octroyés dans le cadre d'un ASA bilatéral, l'État contractant concerné exige-t-il que celui-ci soit détenu en grande partie et effectivement contrôlé par ses ressortissants?
- Quels sont les critères appliqués pour accepter la désignation d'une compagnie aérienne étrangère? Cinq critères types sont envisagés: propriété substantielle et contrôle effectif, communauté d'intérêts, principal établissement, principal établissement et contrôle effectif, principal établissement et contrôle réglementaire effectif.
- L'État contractant serait-il disposé, à l'avenir, à négocier des clauses de propriété non traditionnelles à la fois pour ses transporteurs et ceux de ses partenaires bilatéraux ou seulement pour les compagnies aériennes du partenaire?
- L'État contractant peut-il envisager une action positive concernant sa politique de refus et de désignation, comme l'élaboration d'une politique commune avec ses partenaires ou l'adoption de mesures unilatérales de libéralisation par une déclaration individuelle de politique générale?

702. À ce jour, 54 États contractants ont fourni des réponses détaillées au questionnaire de l'OACI.<sup>387</sup> Celles-ci sont résumées dans le tableau 53.

---

<sup>387</sup> On trouvera le texte complet de ces réponses à l'adresse suivante:  
<http://www.icao.int/icao/en/atb/epm/Ecp/OwnershipControl.htm>.

**Tableau 53**  
**Résumé des réponses au questionnaire de 2003 de l'OACI**  
**sur les politiques de refus et de désignation**

État contractant	Résumé des réponses
<b>Allemagne</b>	Désigne ses transporteurs et accepte les transporteurs étrangers uniquement au cas par cas en fonction des termes de l'accord bilatéral pertinent. La seule clause qu'elle n'accepterait pas est la clause du principal établissement et du contrôle réglementaire effectif mais, à ce jour, aucun de ses accords ne comporte de clause de communauté d'intérêts. S'efforce de modifier les dispositions relatives à la désignation de ses transporteurs pour se conformer au droit communautaire, mais ne prévoit pas de libéraliser davantage ses prescriptions pour les transporteurs étrangers, ni d'adopter une politique unilatérale ou multilatérale de libéralisation en dehors des initiatives de l'UE.
<b>Argentine</b>	Exige qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif des compagnies qu'elle désigne soient détenus par ses ressortissants et impose ces conditions aux transporteurs de ses partenaires bilatéraux.
<b>Bahreïn</b>	Pas de prescription absolue de propriété et de contrôle nationaux pour les compagnies désignées par Bahreïn. Les conditions de propriété substantielle et contrôle effectif ou de communauté d'intérêts sont imposées aux transporteurs desservant Bahreïn, à l'exception des transporteurs non réguliers et de fret qui n'ont à satisfaire que des critères de principal établissement et contrôle réglementaire effectif. Bahreïn est disposé à libéraliser les dispositions pertinentes et à convenir avec les États arabes d'une politique commune de la CAAC.
<b>Brésil</b>	Requiert propriété et contrôle nationaux pour ses compagnies et celles de ses partenaires bilatéraux, mais le critère de communauté d'intérêts est également possible. Aucune autre clause n'est acceptée et le Brésil a clairement indiqué qu'il ne serait pas disposé à modifier son approche dans un avenir prévisible.
<b>Cameroun</b>	A indiqué que pour la désignation de ses transporteurs, il applique le critère de la propriété et du contrôle, mais de manière interchangeable plutôt que cumulative. S'agissant des pays tiers, il impose parfois des critères de propriété substantielle et contrôle effectif pour éviter les pavillons de complaisance, mais accepte aussi les critères de principal établissement, principal établissement et contrôle effectif et principal établissement et contrôle réglementaire effectif qui favorisent les flux de capitaux. Serait disposé à accepter tout futur critère favorisant le progrès économique, mais toujours sur une base réciproque. Serait en outre intéressé à l'élaboration d'une politique commune pour un cadre sous-régional.
<b>Cap-Vert</b>	N'impose pas de condition de propriété substantielle et contrôle effectif pour ses transporteurs désignés, mais dans la pratique la seule compagnie assurant des services est entièrement publique. Les conditions de propriété substantielle et contrôle effectif ne sont présentes dans les accords bilatéraux du Cap-Vert qu'à la demande de l'autre partie; est en faveur des clauses les plus libérales. Aspire à libéraliser davantage ses accords bilatéraux sur une base réciproque. Envisagerait des mesures unilatérales et régionales pour promouvoir la libéralisation
<b>Chili</b>	Seul critère pour la désignation des transporteurs: le véritable établissement doit être au Chili. Les critères des États partenaires sont généralement adoptés pour les compagnies qui desservent le Chili. La poursuite de la libéralisation se fera bilatéralement et sur la base d'avantages réciproques.
<b>Chypre</b>	Requiert que les transporteurs désignés soient détenus et contrôlés par ses ressortissants. A accepté les critères principal établissement et communauté d'intérêts dans le cadre du régime de l'UE. La poursuite prévue de la libéralisation est celle entreprise conjointement par l'UE avec les États tiers plutôt que par Chypre individuellement.

État contractant	Résumé des réponses
<b>Colombie</b>	N'exige pas que ses transporteurs désignés soient détenus ou contrôlés par des nationaux; le texte des accords bilatéraux dicte les transporteurs qui peuvent être choisis. La Colombie a passé des accords bilatéraux utilisant les critères de propriété substantielle et contrôle effectif, mais pour les membres du Pacte andin le critère du principal établissement et du contrôle effectif est utilisé et la Colombie a accepté une desserte par des transporteurs selon le critère du principal établissement et du contrôle réglementaire effectif. Pour la libéralisation future, insistera pour que le contrôle technique et opérationnel se fasse dans le pays désignateur. Disposée à entreprendre une libéralisation multilatérale, notamment dans le cas du Pacte andin et de l'AEC.
<b>Croatie</b>	Tient au critère de propriété substantielle et contrôle effectif tant pour ses compagnies que celles des autres États; toutefois, depuis la cinquième Conférence mondiale de transport aérien, a adopté le critère du principal établissement et contrôle réglementaire effectif. Adhérera à la réglementation communautaire de l'UE en adhérant à l'EACE.
<b>Cuba</b>	Insiste généralement sur le critère propriété substantielle et contrôle effectif pour ses transporteurs et ceux des États partenaires, mais il existe des exceptions. Disposée à libéraliser ses conditions sur une base réciproque. Toute compagnie désignée par Cuba doit avoir son siège dans le pays et maintenir avec lui des liens économiques, commerciaux et fiscaux étroits. Est disposée à élaborer une politique commune dans le cadre de l'AEC.
<b>Danemark</b>	N'exige pas que ses transporteurs désignés soient détenus et contrôlés par des nationaux. Les transporteurs étrangers desservant le Danemark ne peuvent être exemptés du critère de propriété substantielle et contrôle effectif que lorsque le contrôle effectif appartient à l'État partenaire. En faveur de la poursuite de la libéralisation; toutefois toujours sous réserve de responsabilité en matière de sécurité.
<b>Égypte</b>	Assujettit ses transporteurs au critère de propriété substantielle et contrôle effectif. L'applique aussi sur le plan international mais accepte aussi des transporteurs satisfaisant au critère de communauté d'intérêts et de "propriété et siège". Pas d'indication de libéralisation future.
<b>El Salvador</b>	Pour être désignée, une compagnie doit être sous le contrôle réglementaire du pays. Les transporteurs d'un État partenaire doivent être sous le contrôle de cet État. Aucune modification de cette politique n'est prévue sur les plans unilatéral, bilatéral ou multilatéral.
<b>Estonie</b>	Les transporteurs désignés doivent être détenus et contrôlés par des nationaux. Ce critère est également appliqué aux transporteurs étrangers, encore que le critère de communauté d'intérêts soit également accepté et des règles différentes s'appliquent au sein de l'UE. Disposée à envisager d'autres conditions dès son entrée dans l'UE.
<b>Fédération de Russie</b>	Le critère de propriété substantielle et contrôle effectif par des nationaux s'applique aux transporteurs désignés par le pays et par ses États partenaires. Aucun projet de modification de cette politique.
<b>Finlande</b>	N'impose pas de condition de propriété substantielle et contrôle effectif à ses transporteurs et est ouverte à tous les critères de propriété bilatéraux appliqués aux transporteurs étrangers, pour autant que l'État étranger accepte la clause de désignation type de l'UE. Ouverte à une libéralisation plus poussée en matière de propriété dans les accords bilatéraux et multilatéraux et éventuellement dans le cadre d'une déclaration unilatérale de politique générale.



État contractant	Résumé des réponses
<b>France</b>	Dans le cadre de la jurisprudence de l'UE, a entrepris de modifier sa politique pour supprimer les prescriptions de propriété substantielle et contrôle effectif pour ses compagnies. Exige parfois le respect du critère de propriété substantielle et contrôle effectif pour les compagnies étrangères, mais est disposée à négocier au cas par cas. Des compagnies du Golfe et d'Afrique dont le critère est la communauté d'intérêts desservent le pays et le critère du principal établissement figure dans son accord avec Macao, Chine, à la demande de cette dernière. Envisagerait la poursuite de la libéralisation là où la réglementation est assurée mais toute modification majeure de la politique n'est envisagée que dans le cadre de l'UE.
<b>Hong Kong, Chine</b>	Les transporteurs désignés ne sont pas tenus de satisfaire au critère de propriété substantielle et contrôle effectif; toutefois, pour desservir Hong Kong, Chine les transporteurs étrangers sont censés satisfaire à ce critère. Aucun changement de politique n'est envisagé.
<b>Inde</b>	Applique normalement à ses transporteurs et à ceux qui sont désignés pour desservir le pays dans le cadre des ASA bilatéraux le critère de propriété substantielle et contrôle effectif, des exceptions étant faites pour Gulf Air et SAS (application du critère de communauté d'intérêts). Aucun projet de libéralisation ni d'élaboration d'autres politiques, seule ou conjointement avec les États partenaires.
<b>Indonésie</b>	Exige que ses compagnies soient détenues et contrôlées par des nationaux. Les conditions pour les transporteurs étrangers sont négociées au cas par cas et toutes les conditions types sont possibles, sauf la clause unique du principal établissement. Jusqu'en 2014, l'Indonésie continuera de libéraliser ses critères de propriété uniquement pour les compagnies partenaires et, à partir de 2015, également pour la désignation des transporteurs indonésiens. Prévoit l'élaboration de politiques dans le cadre de l'ANASE et de l'APEC, une déclaration unilatérale éventuelle de politique générale et l'harmonisation générale des régimes réglementaires de propriété et de contrôle.
<b>Iran</b>	Exige strictement que ses transporteurs et ceux des États partenaires soient détenus et contrôlés par des nationaux sans perspective de modification de cette politique.
<b>Islande</b>	Exige que ses compagnies désignées soient détenues et contrôlées par des nationaux, mais est ouverte à tout autre critère de la part de ses partenaires bilatéraux et maintiendra cette politique sous réserve d'indications claires sur la responsabilité du contrôle de la sécurité. Poursuivra une politique commune avec les États de l'UE, de l'EEA et de l'AELE.
<b>Italie</b>	Applique le droit communautaire et peut donc désigner tout transporteur de la Communauté. Les compagnies des États partenaires sont généralement assujetties au critère de propriété substantielle et contrôle effectif, mais le critère de la communauté d'intérêts est également accepté pour les compagnies desservant le pays et exceptionnellement celui du principal établissement dans le cas de Hong Kong, Chine. Pourrait être disposée à poursuivre la libéralisation au cas par cas, mais aucun changement majeur de politique n'est prévu en dehors de l'UE.
<b>Koweït</b>	Exige que ses transporteurs soient détenus et contrôlés par des nationaux et l'exige généralement de ses partenaires étrangers, mais des critères de principal établissement et communauté d'intérêts peuvent être négociés. Exige toujours que le contrôle effectif et la gestion aient lieu dans l'État désignateur. Ce critère sera également appliqué pour toute libéralisation future, laquelle se fera au cas par cas et sous réserve de l'évolution au niveau mondial.
<b>Lesotho</b>	Exige que ses opérateurs soient détenus et contrôlés par des nationaux, mais le Parlement est saisi d'un projet de loi visant à une libéralisation dans le cadre de Yamoussoukro. Accepte le critère de principal établissement et contrôle réglementaire effectif pour la désignation des compagnies des partenaires bilatéraux.

État contractant	Résumé des réponses
<b>Lituanie</b>	Les deux compagnies lituaniennes sont détenues par l'État de sorte que la question de la politique en matière de propriété nationale ne s'est jamais posée. Toutefois, depuis son adhésion à l'UE, en mai 2004, les critères concernant les transporteurs communautaires sont applicables. La Lituanie sera guidée à l'avenir par la politique de l'UE et encouragera celle-ci à adopter une approche souple en matière de propriété et de contrôle pour les compagnies des pays tiers.
<b>Macao, Chine</b>	Il n'est pas nécessaire que les transporteurs soient détenus et contrôlés par des nationaux pour être désignés par Macao, Chine; toutes les clauses bilatérales types ont été incluses dans ses négociations. Toute libéralisation future se fera sur une base réciproque. Des politiques unilatérales et multilatérales pourront être adoptées.
<b>Malaisie</b>	Pour être désignées, les compagnies malaisiennes doivent être détenues et contrôlées par des nationaux. Pour les transporteurs étrangers, la propriété substantielle et le contrôle effectif ou le principal établissement et le contrôle réglementaire effectif doivent être dans l'État désignateur. Libéralisation future possible dans le cadre d'accords bilatéraux au cas par cas.
<b>Maldives</b>	Les transporteurs désignés par le pays doivent être détenus et contrôlés par des nationaux. Les ASA conclus avant 2002 appliquaient le critère de la propriété substantielle et du contrôle effectif aux transporteurs désignés étrangers desservant le pays, mais le critère du principal établissement et contrôle réglementaire effectif est aujourd'hui proposé aux partenaires bilatéraux. Les Maldives entendent poursuivre dans cette voie tout en conservant le critère de propriété substantielle et contrôle effectif au niveau national.
<b>Mexique</b>	Exige que tout transporteur qu'il désigne soit détenu au moins à 75 pour cent et effectivement contrôlé par des nationaux et exige que le critère de propriété substantielle et contrôle effectif soit satisfait par les compagnies désignées par ses partenaires. Aucun projet de libéralisation, celle-ci n'étant pas permise par la législation mexicaine.
<b>Moldova</b>	Le critère propriété substantielle et contrôle effectif n'est pas exigé des compagnies désignées du pays. Il est parfois exigé pour les compagnies des États partenaires, ce n'est pas le cas pour les États membres de l'UE, dont les transporteurs sont acceptés par tous les États membres. Les futures modifications interviendront au cas par cas afin de parvenir à une libéralisation progressive, compte tenu des intérêts de toutes les parties.
<b>Mozambique</b>	Le critère de propriété substantielle et contrôle effectif doit être satisfait par les transporteurs désignés du pays et de ses partenaires bilatéraux. Libéralisation future non exclue, mais aucune indication de la forme qu'elle pourrait prendre.
<b>Norvège</b>	Pour désigner un transporteur, n'impose pas le critère de propriété substantielle et contrôle effectif. Certains accords le prévoient, mais la Norvège examine aussi d'autres conditions, la sécurité et le contrôle étant toujours une condition préalable aux clauses non traditionnelles. Libéralisation future réciproque possible pour autant que la sécurité soit adéquatement assurée. Possibilité de politique unilatérale et multilatérale de libéralisation.
<b>Pakistan</b>	Exige que ses transporteurs soient détenus et contrôlés par des nationaux. Ne l'exige pas toujours des compagnies étrangères: a négocié avec différents États des critères de propriété substantielle et contrôle effectif, de principal établissement, de principal établissement et contrôle réglementaire effectif et de principal établissement et contrôle effectif (une fois seulement). Il n'est pas prévu d'abandonner cette politique.
<b>Papouasie-Nouvelle-Guinée</b>	Les compagnies nationales doivent être détenues et contrôlées par des nationaux, mais le critère de principal établissement est appliqué aux compagnies étrangères desservant le pays. Une libéralisation réciproque sera recherchée en appliquant le critère de principal établissement et contrôle effectif. L'élaboration d'une politique commune avec les pays insulaires du Pacifique est un objectif futur.

État contractant	Résumé des réponses
<b>Paraguay</b>	Critère de propriété substantielle et contrôle effectif requis pour les compagnies désignées par le pays et par ses partenaires. Possibilités de libéralisation réciproque et de modification unilatérale de la politique à l'avenir.
<b>Pays-Bas</b>	Peut désigner des transporteurs satisfaisant à la définition de transporteur communautaire. Accepte généralement les critères de propriété substantielle et contrôle effectif et de communauté d'intérêts pour les compagnies desservant son territoire, mais accepte aussi tous les autres sur une base de réciprocité. Libéralisation bilatérale future au cas par cas, mais une décision politique unilatérale pour promouvoir la libéralisation est possible et la libéralisation régionale dans le cadre de l'UE sera adoptée.
<b>Pérou</b>	Les compagnies désignées doivent être détenues et contrôlées par des nationaux, mais le seuil de propriété n'est que de 30 pour cent. Pour desservir le Pérou, les compagnies étrangères doivent satisfaire au critère de principal établissement et contrôle réglementaire effectif. La législation péruvienne étant très souple, la poursuite de la libéralisation se fera sur une base bilatérale au cas par cas. Objectif de politique commune dans le cadre du Pacte andin et recherche d'autres partenaires potentiels en vue d'une libéralisation.
<b>Philippines</b>	Constitutionnellement, les compagnies philippines doivent être détenues et contrôlées par des nationaux. C'est généralement exigé aussi des compagnies des États partenaires, encore que les critères de principal établissement et de communauté d'intérêts puissent être négociés individuellement si les circonstances l'exigent. Libéralisation future limitée aux compagnies partenaires. Des études seront faites sur la libéralisation unilatérale ou multilatérale.
<b>Pologne</b>	Les transporteurs aériens doivent être détenus et contrôlés par des nationaux. Les critères de propriété substantielle et contrôle effectif ou de principal établissement peuvent être appliqués aux compagnies étrangères voulant desservir le pays. L'évolution future se fera dans le cadre de la politique de l'UE.
<b>Portugal</b>	Les transporteurs désignés du pays ne sont assujettis qu'au critère de transporteur communautaire. Toutes les clauses bilatérales types de désignation peuvent être négociées par les États partenaires pour leurs compagnies aériennes qui desservent le Portugal. Air Afrique, par exemple, applique le critère de la communauté d'intérêts. Les futurs accords bilatéraux doivent inclure la clause relative aux transporteurs communautaires et la libéralisation sera négociée individuellement avec les États partenaires. La sécurité et le contrôle sont les principales préoccupations pour l'acceptation de conditions libérales. Prévoit une politique commune ambitieuse de l'UE.
<b>République centrafricaine</b>	Les compagnies désignées doivent satisfaire au critère de propriété substantielle et contrôle effectif. Les compagnies desservant le pays peuvent être assujetties à l'une quelconque des conditions bilatérales types ou même à des conditions différentes trouvées dans certains ASA. La libéralisation peut se faire réciproquement ou seulement au profit des transporteurs des États partenaires. Les conditions d'une telle libéralisation sont une représentation locale et des garanties bancaires locales. Une politique commune pourrait être convenue dans le cadre du CEMAC.
<b>République de Corée</b>	Le critère de propriété substantielle et contrôle effectif est imposé aux compagnies désignées du pays ainsi que généralement à celles désignées par les partenaires bilatéraux; des exceptions sont faites pour SAS et Gulf Air (critère de la communauté d'intérêts). Aucune autre condition n'est possible et aucune modification de la politique n'est prévue.
<b>République dominicaine</b>	Applique le critère de propriété substantielle et contrôle effectif à la fois aux compagnies qu'elle désigne et à celles désignées par les États étrangers pour desservir son territoire. N'exclut pas d'assouplir ses règles pour les transporteurs étrangers ou d'élaborer une politique commune avec d'autres États, mais souligne que sa nouvelle législation sur l'aviation civile ne prévoit pas de modification des dispositions concernant la propriété et le contrôle.

État contractant	Résumé des réponses
<b>République slovaque</b>	Les compagnies slovaques devaient être détenues et contrôlées par des nationaux, mais ce n'est plus le cas depuis l'adhésion à l'UE. Les accords bilatéraux utilisent des critères différents pour les transporteurs desservant le pays: propriété substantielle et contrôle effectif, communauté d'intérêts, principal établissement ou bien principal établissement et contrôle réglementaire effectif sont autant de critères applicables aux compagnies aériennes des États partenaires. Le critère de principal établissement et contrôle réglementaire effectif sera préféré dans les futurs accords bilatéraux, sur une base réciproque uniquement. A adopté la politique de l'UE et est ouverte à l'élaboration d'une politique commune transatlantique ainsi que dans le cadre de l'UE et de l'EACE.
<b>Roumanie</b>	Exige que ses transporteurs soient détenus et contrôlés par des nationaux et l'exige généralement aussi pour les compagnies désignées par d'autres États. Une exception est faite pour les compagnies auxquelles s'applique le critère de la communauté d'intérêts, en particulier SAS. Des changements sont attendus, en particulier après l'adhésion à l'UE; le critère de principal établissement et contrôle réglementaire effectif pourra cependant être adopté dans des accords bilatéraux.
<b>Royaume-Uni</b>	La désignation des transporteurs se fonde sur les principes des transporteurs communautaires de l'UE. Les critères préférés pour les compagnies désignées par les États partenaires sont les critères de propriété substantielle et contrôle effectif et de principal établissement et contrôle réglementaire effectif, mais le critère de communauté d'intérêts est également accepté. Dans les futurs accords bilatéraux, le critère de principal établissement et contrôle réglementaire effectif sera préféré.
<b>Singapour</b>	Les transporteurs nationaux sont assujettis au critère de propriété substantielle et contrôle effectif. La raison pratique en est que la plupart des ASA contiennent des dispositions en ce sens. S'efforce activement d'y substituer le critère de principal établissement et contrôle réglementaire effectif. Des déclarations politiques unilatérales ou multilatérales seraient inhabituelles pour Singapour, mais non impossibles si les circonstances l'exigeaient.
<b>Slovénie</b>	Les compagnies désignées doivent être détenues substantiellement et contrôlées par des Slovènes. Pour les compagnies étrangères, les critères sont négociés sur une base individuelle. On trouve des clauses différentes dans les accords bilatéraux pertinents. Les changements futurs seront conformes à la politique de l'UE.
<b>Suède</b>	Les désignations qui sont faites ne sont assujetties qu'au principe du transporteur communautaire. Les compagnies étrangères desservant la Suède doivent satisfaire aux critères de propriété substantielle et contrôle effectif ou de principal établissement et contrôle réglementaire effectif. La sécurité est la principale considération dans la libéralisation en cours des arrangements bilatéraux. Des modifications unilatérales, bilatérales et multilatérales de la politique sont prévues.
<b>Suisse</b>	Les transporteurs suisses doivent être détenus et contrôlés par des nationaux. Les prescriptions concernant les transporteurs étrangers desservant la Suisse varient selon les ASA. Toutes les clauses types ont été acceptées par la Suisse. La libéralisation future se fera sur une base réciproque et une politique multilatérale pourrait être recherchée avec des pays ayant la même position.
<b>Suriname</b>	Les transporteurs nationaux doivent être en grande partie détenus et effectivement contrôlés par des ressortissants du pays en vertu de la Loi de 2002 sur la sécurité et la sûreté. Pour les compagnies étrangères desservant le Suriname, les critères de propriété substantielle et contrôle effectif, de principal établissement ou de principal établissement et contrôle réglementaire effectif peuvent être appliqués. La législation nationale devra être modifiée pour toute nouvelle libéralisation, car le Suriname souhaite offrir les mêmes chances à ses compagnies aériennes. Si la loi pertinente est modifiée, le Suriname poursuivra la libéralisation sur le plan bilatéral.

État contractant	Résumé des réponses
<b>Tanzanie</b>	Les principes de propriété et contrôle par des nationaux sont appliqués aux transporteurs désignés par la Tanzanie, mais toutes les clauses bilatérales types peuvent être négociées par les États partenaires pour les compagnies qu'ils désignent. La libéralisation bilatérale future se fera sur une base réciproque, sous réserve que les compagnies aient été constituées dans l'État désignateur et y aient leurs obligations fiscales et que leurs employés et cadres en proviennent. Une modification unilatérale de la politique est possible.
<b>Ukraine</b>	Les transporteurs désignés par le pays doivent être détenus et contrôlés par des nationaux, de même que les transporteurs étrangers desservant le pays, exception étant faite des transporteurs auxquels s'applique le critère de la communauté d'intérêts. Des modifications unilatérales ou réciproques de la politique sont possibles.

Note: La plupart de ces réponses remontent à 2003 et, par conséquent, peuvent ne pas toujours correspondre à la situation juridique actuelle.

Source: Résumé du Secrétariat de l'OMC d'après les données de l'OACI.

*Les Membres voudront peut-être rectifier, mettre à jour ou compléter les renseignements figurant dans le tableau 53.*

703. Un nouveau concept est récemment apparu dans la presse et les ouvrages spécialisés en ce qui concerne les régimes de refus: la notion de "politique des yeux fermés". Il s'agit d'une politique de refus unilatérale délibérée dans laquelle un État contractant ne se sert pas de son droit de refus et se montre indifférent à la question de savoir à qui appartient en définitive une compagnie aérienne étrangère, pour autant que celle-ci se conforme aux règles de sûreté et de sécurité.

704. Le Canada envisagerait une telle politique.<sup>388</sup> Par ailleurs, certains observateurs ont qualifié, probablement hâtivement, la disposition relative au régime national d'investissement de l'Accord de première étape récemment conclu entre les États-Unis et l'UE de "politique des yeux fermés", notamment en ce qui concerne la disposition relative à la prise de contrôle par des transporteurs européens de compagnies aériennes africaines desservant les États-Unis (article II:2 de l'Annexe 4 de l'Accord États-Unis-UE).<sup>389</sup>

ii) *Évolution de la réglementation concernant les régimes nationaux d'investissement/d'établissement*

705. Comme on l'a expliqué dans la section concernant les limitations de la documentation, l'IATA et l'OACI ont interrompu leurs efforts visant à établir un inventaire complet des régimes nationaux d'investissement/d'établissement. En ayant recours à diverses sources, le Secrétariat a cependant pu identifier un nombre limité de changements intervenus dans les régimes nationaux d'investissement depuis la publication de la documentation du premier examen. Ces changements apparaissent dans le tableau 54.

<sup>388</sup> Airline Business, mars 2007.

<sup>389</sup> Pour le texte complet de cette disposition, voir encadré 1 du profil de l'Accord États-Unis-UE.

**Tableau 54**  
**Régimes nationaux d'investissement/d'établissement modifiés ou clarifiés depuis 2000**

Membre de l'OMC	Régime d'investissement	Observations
<b>Canada</b>	Création de deux catégories d'actions avec droit de vote selon la nationalité de l'actionnaire	Répartition des actions en deux catégories, l'une pour les Canadiens, l'autre pour les étrangers. Si les droits de vote afférents aux actions détenues par des étrangers dépassent 25 pour cent du total, le droit de vote de chacune de ces actions décroît de manière à ce que le total n'excède jamais le plafond de 25 pour cent.
<b>Chine</b>	35 pour cent (25 pour cent des droits de vote)	Aucun changement signalé depuis le premier examen. Toutefois, la règle s'applique aussi aux actions autres que celles de Chine continentale, c'est-à-dire celles de Hong Kong et de Macao. Mesure pertinente étant donné les liens croissants entre Cathay Pacific et Air China, la première détenant 20 pour cent de la seconde et la seconde 17,5 pour cent de la première. Le Directeur doit également venir du continent.
<b>Colombie</b>	Aucune restriction officielle	Pas de législation spécifique à l'aviation. La législation antérieure prescrivant que les sociétés colombiennes devaient être détenues à 60 pour cent par des ressortissants du pays a été invalidée et déclarée nulle et non avenue. Toutefois, les autorités colombiennes de l'aviation civile (Aerocivil) considèrent toujours qu'un plafond de 51 pour cent s'applique, étant donné que tous les accords bilatéraux de la Colombie comportent une clause de propriété substantielle et contrôle effectif.
<b>Hong Kong, Chine</b>	Aucune restriction	Les compagnies aériennes enregistrées à Hong Kong ne sont tenues que d'être constituées et d'avoir leur principal établissement dans le territoire.
<b>Inde</b>	Généralement 40 pour cent	Un partenaire stratégique d'Air India peut détenir jusqu'à 40 pour cent de son capital et 26 pour cent du capital peuvent être entre des mains étrangères. La participation d'une compagnie aérienne étrangère est autorisée. Un partenaire stratégique d'Indian Airlines peut détenir jusqu'à 26 pour cent de son capital et un partenaire étranger jusqu'à 40 pour cent de ce partenaire, mais ce ne peut être une compagnie aérienne. Pour les compagnies aériennes privées, la participation étrangère au capital est limitée à 40 pour cent et ne peut inclure la participation directe ou indirecte d'une compagnie aérienne.
<b>Israël</b>	34 pour cent	Cette règle est assortie de plusieurs conditions: le Président, les Directeurs et le principal établissement doivent se trouver en Israël. Il n'est pas fait de distinction entre les participations de compagnies aériennes et d'autres sociétés.
<b>Malaisie</b>	30 pour cent	La règle générale, qui clarifie l'examen précédent, est que pour qu'une compagnie aérienne soit considérée comme étant malaisienne, la participation étrangère ne peut dépasser 30 pour cent. La loi a porté ce plafond à 45 pour cent uniquement pour Malaysian Airlines, mais aucune compagnie aérienne étrangère ne peut en détenir plus de 20 pour cent et l'État conserve en permanence un droit de veto.

Membre de l'OMC	Régime d'investissement	Observations
Maurice	40 pour cent	Les intérêts étrangers ne peuvent détenir plus de 40 pour cent du capital d'une société. Il n'est pas fait de distinction concernant les compagnies aériennes. Il n'y a pas de restriction formelle au contrôle par des étrangers, mais elle est implicite dans les conditions figurant dans les accords bilatéraux et le fait que pour avoir droit à une aide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, une compagnie aérienne doit être contrôlée par le gouvernement national.
Nouvelle-Zélande	49 pour cent	La règle générale reste la même qu'en 2001, mais il est intéressant de noter qu'il n'est pas fixé de plafond en ce qui concerne la détention par des étrangers de transporteurs intérieurs.
Pérou	49 pour cent	La Loi 27.261 (Loi sur l'aéronautique civile) prescrit toujours une limite de 49 pour cent, mais la législation nationale permet des exceptions.
Singapour	Aucune restriction	Les règles internes de Singapore Airlines permettent à la Direction de limiter l'investissement étranger, mais cela n'a jamais été fait. Aucun actionnaire, étranger ou national, ne peut détenir plus de 5 pour cent du capital sans l'agrément de la Direction. Le Ministère des finances dispose d'un mécanisme pour acheter des actions si le service aérien est menacé en raison du niveau de participation étrangère.
Taipei chinois	49,9 pour cent 25 pour cent par actionnaire étranger	Contre 33 pour cent précédemment.
Viet Nam	49 pour cent (30 pour cent par investisseur étranger)	Le premier bénéficiaire de cette mesure a été QANTAS, qui a acquis une participation dans le TBP Pacific Airline, qui appartenait précédemment à l'État.

Source: Établi par le Secrétariat de l'OMC d'après les données de l'OACI, de l'IATA et de plusieurs numéros d'Airline Business.

*Les Membres voudront peut-être rectifier, mettre à jour ou compléter les renseignements limités figurant dans le tableau 54.*

iii) *Aspects réglementaires relatifs à la privatisation*

706. L'OACI a cessé de suivre de manière détaillée l'évolution du processus de privatisation depuis l'abandon de sa publication annuelle "Le monde de l'aviation civile".

707. Le tableau 55 indique les compagnies aériennes (étonnamment peu nombreuses) qui, à la fin de la période à l'examen, étaient détenues à plus de 80 pour cent par l'État.

**Tableau 55**  
**Compagnies aériennes détenues à plus de 80 pour cent par l'État, septembre 2006**

Compagnie aérienne	État contractant	Part de l'État (en %)
Aer Lingus	Irlande	85,1
Air Algérie	Algérie	100
Air Jamaica	Jamaïque	100
Air Malta	Malte	98
Air India	Inde	100
Egypt Air	Égypte	100
Emirates	Émirats arabes unis	100
Ethiopian Airlines	Éthiopie	100
Garuda	Indonésie	100
Gulf Air	Bahreïn (50%), Oman (50%)	100
Iran Air	République islamique d'Iran	100
Kuwait Airways	Koweït	100
Malev	Hongrie	97
Pakistan International Airlines	Pakistan	87
Royal Brunei Airlines	Brunéi Darussalam	100
Royal Jordanian	Jordanie	100
Uzbekistan Airways	Ouzbékistan	100
Viet Nam Airlines	Viet Nam	100

Source: Airline Business, septembre 2006.

708. Au cours de la période considérée, il y a aussi eu des cas, cependant rares, où des compagnies aériennes ont été renationalisées après la disparition des actionnaires privés. La renationalisation d'Air Jamaica en 2004 après neuf années de régime privé en est une illustration.

## **2. Évolution commerciale et économique**

### **a) Principales évolutions de la structure de propriété des compagnies aériennes**

709. Le Secrétariat a réuni sur les évolutions de la structure de propriété des grandes compagnies aériennes régulières du monde des renseignements tirés des rapports annuels publiés sur la question par Airline Business (voir tableau 56). Ces renseignements ne sont pas exhaustifs puisque n'y figurent pas la plupart des transporteurs à la demande (affrètement/tourisme), des compagnies aériennes régionales et des transporteurs à bas prix. Il n'en reste pas moins qu'à la connaissance du Secrétariat c'est de loin le meilleur ensemble de données disponible.

710. Faute de temps, le Secrétariat n'a pas pu affiner les données autant qu'il l'aurait souhaité. C'est pourquoi le tableau 56 ne donne pas toujours un aperçu complet de l'évolution de la structure de propriété des compagnies aériennes.

*Les Membres voudront peut-être rectifier, mettre à jour ou compléter les renseignements figurant dans le tableau 56.*



**Tableau 56**  
**Évolutions de la structure de propriété des principales compagnies aériennes**  
**de transport régulier de passagers, 2002-2006**

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Algérie</b>					
AIR ALGÉRIE	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Sans changement	Sans changement
<b>Angola</b>					
TAAG ANGOLA AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Argentine</b>					
AEROLINEAS ARGENTINAS	Groupe Marsans: 92%	Groupe Marsans: 92% État: 5% Personnel: 3%	Sans changement	Sans changement	Sans changement
AUSTRAL LINEAS AEREAS	Interinvest: 90%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Non communiqué
DINAR LINEAS AEREAS	Famille Desimone: 95% Miguel Scadi: 5%	American Falcon: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Australie</b>					
QANTAS	En circulation: 78,5% British Airways: 21,5%	En circulation: 81,07% British Airways: 18,93%	En circulation: 81,75% British Airways: 18,25%	En circulation: 100%	En circulation: 100%
VIRGIN BLUE	Non communiqué	Non communiqué	Patrick Corp: 50% Virgin Group: 25,1% Investisseurs privés: 24,9%	Patrick Corp: 62,42% Virgin Group: 25,26% Investisseurs privés: 12,34%	Sans changement
<b>Autriche</b>					
AUSTRIAN AIRLINES	Non communiqué	Austrian Airlines Group: 100%	Austrian Airlines Group: 100% Air France: 1,5%	Capital flottant: 43,5% OIAG: 39,7% Investisseurs institutionnels autrichiens: 10,3% Austrian Airlines Group: 5% Air France: 1,5%	Sans changement
LAUDA AIRLINES	Austrian Airlines: 100%	Sans changement	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué
<b>Azerbaïdjan</b>					
AZERBAIJAN AIRLINES	État: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Bangladesh</b>					
BIMAN AIRLINES	Non communiqué	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Non communiqué
<b>Bélarus</b>					
BELAVIA AIRLINES	Non communiqué	État: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Belgique</b>					
SN BRUSSELS AIRLINES	Airholding: 100%	Airholding: 72% SIC: 22%	SN Airholding: 92% SIC: 8%	Sans changement	Non communiqué
VIRGIN EXPRESS	Non communiqué	Non communiqué	Virgin Sky Investment: 88,6% Actionnaires publics: 11,4%	SN Air Holding: 100%	Non communiqué
<b>Bolivie</b>					
AEROSUR	Investisseurs privés boliviens: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Brésil</b>					
GOL	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Aeropar: 77% Venture: 17,6% American International Group: 5,4%	Non communiqué
TAM LINHAS AEREAS	Non communiqué	Non communiqué	Famille Amaro: 69% Fonds Banca Garantia: 22% Divers: 7%	Sans changement	Famille Amaro et TEP: 54,7% Divers: 45,3%
VARIG	Fondation Ruben Berta: 55,63% État de Rio Grande do Sul: 0,43%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Varig Log: 100%
<b>Brunéi</b>					
ROYAL BRUNEI AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Bulgarie</b>					
BULGARIAN AIR	Non communiqué	État: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
BALKAN BULGARIAN	Groupe Zeevi: 75% État: 25%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Cameroun</b>					
CAMEROON AIRLINES	Air France: 3,56%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Canada</b>					
AIR CANADA	État: 100%	Institutions: 70% En circulation: 19% Personnel: 11%	Sans changement	ACE Aviation Holdings: 100%	Sans changement
<b>Îles Caïmanes</b>					
CAYMAN AIRWAYS	État: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Chili</b>					
LAN CHILE	Famille Cueto: 38,7% Groupe Pinera: 33,2% Groupe Hirmas Geblen: 16%	Famille Cueto: 32,3% Groupe Pinera: 37,7% Groupe Hirmas Geblen: 23,7%	Famille Cueto: 31,8% Groupe Pinera: 26,8% Groupe Hirmas Geblen: 18,2%	Famille Cueto: 27,8% Groupe Pinera: 28,2% Groupe Hirmas Geblen: 17,2%	Sans changement
LAN EXPRESS	Non communiqué	LAN: 99,4%	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Chine</b>					
AIR CHINA	État (CNAC): 100%	Sans changement	Air China Group: 100%	CNAC: 69% Capital flottant: 21% Cathay Pacific: 10%	Capital flottant: 24,2% Cathay Pacific: 20%
CHINA AIRLINES	Fondation chinoise pour le développement de l'aviation: 71,62%	Sans changement	Fondation chinoise pour le développement de l'aviation: 70,2%	Sans changement	Sans changement
CHINA EASTERN AIRLINES	État: 61,64% Actions H détenues publiquement: 32,19% Actions A détenues publiquement: 6,17%	Sans changement	Sans changement	China Eastern Air Holding Corporation: 61,64% Actions H détenues publiquement: 32,20% Actions A détenues publiquement: 6,18%	Actions H détenues publiquement: 32,20% Actions A détenues publiquement: 6,18%
CHINA NORTHERN	État: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
CHINA SOUTHERN	Groupe Southern Airlines: 62,5%	Sans changement	China Southern Air Holding Group: 50,3%	Sans changement	China Southern Air Holding Group: 50,3% Hong Kong et actionnaires non chinois (actions H): 26,84% Investisseurs privés chinois (actions A): 22,84%)
HAINAN AIRLINES	Non communiqué	Non communiqué	HNA Holding: 7,31% Hainan Qixing Industrial Investment: 7,28% Groupe China Everbright: 4,55%	Sans changement	American Aviation LDC: 14,8% HNA Holding: 11,85% Hainan Qixing Industrial Investment: 6,83%

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
			Administration de Hainan: 2,37% American Aviation: 14,8% Hainan Bank of Communicat: 0,89% China International Travel Agency: 0,89% Beijing Fieldtrade Corp: 0,59% China Industrial Trust Hainan: 0,44% China Education Trust Inv: 0,41% Autres actionnaires: 60,47%		Hainan Jincheng State Property Administration Company: 2,37%
SHANGHAI AIRLINES	Shanghai Airlines: 75% Actionnaires publics: 25%	État: 75% Actionnaires publics: 25%	Actions détenues publiquement: 44,69% Alliance Investment: 40,66% Bank of China: 14,65%	Sans changement	Sans changement
XIAMEN AIRLINES	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	China Southern: 60% Xiamen Construction & Development Corp: 40%	Sans changement
YUNNAN AIRLINES	CAAC: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Taipei chinois</b>					
EVA AIR	Evergreen Marine Corp: 25,33% Evergreen International Corp: 13,5%	Sans changement	Evergreen Marine Corp: 22,74% Evergreen International Corp: 12,37%	Sans changement	Sans changement
UNIAIR	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	EVA Air: 17,92% Evergreen Development Corp: 17,02%	Non communiqué

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Colombie</b>					
ACES COLOMBIA	Grupo Valores Columbia: 50% Compania de Inversiones de la Flota Mercante: 25% Federación Nacional de Cafeteros: 23% Actionnaires divers: 2%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
AVIANCA	Federación Nacional de Cafeteros: 50% Groupe Valores Bavaria: 43,73% Versiones Fenicia: 6,14%	Federación Nacional de Cafeteros: 50% Groupe Valores Bavaria: 43,73% Versiones Fenicia: 6,14% Helicol: 5%	Federación Nacional de Cafeteros: 50% Groupe Valores Bavaria: 43,73% Versiones Fenicia: 6,14% Helicol: 4,77% Autres investisseurs: 0,13%	Groupe Synergy: 75%	Groupe Synergy: 100%
ALIANZA SUMMA	Non communiqué	Groupe Valores Bavaria: 50% Compania de Inversiones de la Flota Mercante: 25% Federación Nacional de Cafeteros: 23% Autres actionnaires: 2%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Costa Rica</b>					
LACSA	Actionnaires individuels: 86,98% TACA: 10% Personnel: 3,02%	Sans changement	Sans changement	Non communiqué	Sans changement
<b>Croatie</b>					
CROATIA AIRLINES	État: 90,6% Agence d'État pour l'assurance des dépôts et le relèvement des banques: 3,4% Fonds de privatisation croate: 2,6% Divers: 2,0% Particuliers: 1,6%	État: 91,6% Agence d'État pour l'assurance des dépôts et le relèvement des banques: 3,0% Fonds de privatisation croate: 2,1% Divers: 3,3%	État: 94,1% Agence d'État pour l'assurance des dépôts et le relèvement des banques: 2,4% Fonds de privatisation croate: 1,6% Divers: 1,9%	Non communiqué	Non communiqué

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Cuba</b>					
CUBANA	État: 100%	Corporación Cubana de Aviaion SA: 100%	Sans changement	Non communiqué	Sans changement
<b>Chypre</b>					
CYPRUS AIRWAYS	État: 69,62% Autres investisseurs: 30,38%	Sans changement	Groupe Cyprus Airways: 100%	État: 69,62% Autres investisseurs: 30,38%	Sans changement
<b>République tchèque</b>					
CSA CZECH AIRLINES	Fonds des biens nationaux tchèques: 56,43% Banque de consolidation tchèque: 34,49% Compagnie d'assurances tchèque: 4,33%	Fonds des biens nationaux tchèques: 56% Banque de consolidation tchèque: 34% Compagnie d'assurances tchèque: 4% Municipalité: 3,92%	Fonds des biens nationaux tchèques: 56,43% Banque de consolidation tchèque: 34,49% Compagnie d'assurances tchèque: 4,33% Municipalité: 3,92% Fonds de dotation: 0,49% Fonds des biens nationaux de la République slovaque: 0,24%	Fonds des biens nationaux tchèques: 56,43% Banque de consolidation tchèque: 34,49% Ceska Pojistovna: 4,33% Ville de Prague: 2,94% Ville de Bratislava: 0,98% Fonds de dotation: 0,49% Fonds des biens nationaux de la République slovaque: 0,24%	Ministère des finances de la République tchèque: 56,92% Banque de consolidation tchèque: 34,59% Ceska Pojistovna: 4,33% Ville de Prague: 2,94% Ville de Bratislava: 0,98% Fonds des biens nationaux de la République slovaque: 0,24%
<b>Danemark</b>					
MAERSK AIR	A P Moller Group Denmark: 100%	Sans changement	Sans changement	Fons Eignarhaldsfelag: 100%	Non communiqué
<b>Égypte</b>					
EGYPT AIR	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>El Salvador</b>					
TACA	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Groupe TACA: 100%	Sans changement
<b>Estonie</b>					
AERO AIRLINES	Non communiqué	Aero Holding: 51% Finnair: 49%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
ESTONIAN AIR	Maersk Air: 49% État: 34% Groupe Baltic Cresco Investment: 17%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Éthiopie</b>					
ETHIOPIAN AIRLINES	Non communiqué	Non communiqué	État: 100%	Sans changement	Sans changement

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Fidji</b>					
AIR PACIFIC	État (Fidji): 51% Qantas: 46% Air New Zealand, États de Kiribati, Tonga, Nauru, Samoa occidental: 2%	Sans changement	État (Fidji): 51% Qantas: 46% États de Kiribati, Tonga, Nauru, Samoa occidental: 1%	État (Fidji): 51% Qantas: 46,3% Air New Zealand: 1,94% État de Kiribati: 0,27%, État de Tonga: 0,27%, État de Samoa: 0,12%, État de Nauru: 0,08%	État (Fidji): 51% Qantas: 46,3% Air New Zealand: 3,67% État de Kiribati: 0,27%, État de Tonga: 0,27%, État de Samoa: 0,12%, État de Nauru: 0,08%
<b>Finlande</b>					
FINNAIR	État: 58,43% Odin Forvaltning: 9,84% Divers: 31,19%	Sans changement	État: 58,43% Odin Forvaltning: 4,74% Groupe Tapiola: 3,44% Divers: 31,41%	État: 58,42% Burdaras: 6,2% Odin Forvaltning: 4,73% Groupe Tapiola: 3,44% Groupe Pohjola: 1,69% Caisse de retraite des gouvernements locaux: 1,18% Divers: 24,35%	État: 57,04% Groupe FL: 10% Burdaras: 5,82% Odin Forvaltning: 3% Groupe Tapiola: 1,76% Autres actionnaires: 6,12%
<b>France</b>					
AIR AUSTRAL	Sematra: 37,72% Air France: 36,01% Banques françaises: 26,3%	Sans changement	Sematra: 37,72% Air France: 33,36% Banques françaises: 26,3%	Sematra: 37,72% Air France: 30,36% Banques françaises: 26,3%	Sematra: 37,72% Banques françaises: 26,3%
AIR CALÉDONIE	État (Nouvelle- Calédonie): 83% BCI: 6% Sofrana Unilines: 6% Groupe Leroux: 1%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
AIR FRANCE	État: 56% Détenus publiquement: 33% Personnel: 11%	État: 55,9% Détenus publiquement: 31% Personnel: 11,1% Alitalia: 2%	Groupe Air France-KLM: 100%	Sans changement	Sans changement
AIR LIB	Holco: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Polynésie française</b>					
AIR TAHITI NUI	Non communiqué	État: 57,89% Banque Socredo: 0,88% Tahiti Tourisme: 5,95% Petits actionnaires: 4,26% SEGC: 10,07% Air Tahiti: 10%	Non communiqué	État: 61,43% SEGC: 9,07% Banque Socredo: 8,9% Air Tahiti: 8,14% Tahiti Tourisme: 5,82% Wan Holding: 1,62% Divers: 5,02%	État: 61,7% SEGC: 8,8% Banque Socredo: 8,7% Air Tahiti: 7,9% Tahiti Tourisme: 5,9% Wan Holding: 1,6% Divers: 5,4%
<b>Allemagne</b>					
AIR BERLIN	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Flottant: 61,86% Rngerike: 9,44% Hans Joachim Knieps: 9,08% Werner Huehn: 5,45% Severin Schulte: 4,54% Rudolf Schulte: 4,45% Joachim Hunold: 3,4% Johannes Zurnieden: 1,45% Divers: 0,24%	Non communiqué
DEUTSCHE BA	British Airways: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
HAPAGFLY	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	TUI: 100%
LTU INTERNATIONAL AIRWAYS	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	VBE Beteiligungs-gesellschaft: 49,9% Rewe Touristik: 40% CKA: 10,1%	Non communiqué
LUFTHANSA	État: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Investisseurs privés: 88,52% MGL: 10,05% Deutsche Postbank: 1,03% Deutsche Bank: 0,4%	Groupe Lufthansa: 100%
<b>Ghana</b>					
GHANA AIRWAYS	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué



Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Grèce</b>					
AEGEAN AIRLINES	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Groupe Th. Vassilakis: 45,2% Groupe Laskaridis: 25,3% Groupe Konstantakopoulou: 8,3% Groupe Joannou: 8,1% Groupe David: 6,3% Banque Piraeus: 5,9% Divers: 0,9%	Sans changement
OLYMPIC AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Guatemala</b>					
AVIATECA	TACA International Airlines: 30%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>États du Golfe (Bahreïn, Oman)</b>					
GULF AIR	Non communiqué	État (Abou Dhabi): 33,3% État (Bahreïn): 33,3% État (Sultanat d'Oman): 33,3%	Sans changement	Sans changement	État (Bahreïn): 50% État (Sultanat d'Oman): 50%
<b>Hong Kong, Chine</b>					
CATHAY PACIFIC	Groupe Swire: 45,11% Citic Pacific (État chinois): 25,4%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Groupe Swire: 40% Actionnaires publics: 25% Citic Pacific: 17,5% Air China: 10,2%
DRAGONAIR	China National Aviation Company: 43,29% CITIC Pacific: 28,49% Cathay Pacific: 17,79% Groupe Swire: 7,71%	China National Aviation Company: 43,29% CITIC Pacific: 29,35% Cathay Pacific: 17,79% Groupe Swire: 7,71% Autres actionnaires: 1,86%	China National Aviation Company: 43,29% CITIC Pacific: 28,5% Cathay Pacific: 17,79% Groupe Swire: 7,71% Autres actionnaires: 2,71%	Sans changement	Sans changement

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Hongrie</b>					
MALEV	État: 97% Municipalités: 0,528% Personnel: 0,524%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
MALEV EXPRESS	Non communiqué	Malev: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué
<b>Islande</b>					
ICELANDAIR	Investisseurs privés: 100%	Sans changement	Groupe Flugleidir Iceland Air: 100%	Groupe FL	Non communiqué
STERLING AIRLINES	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Groupe FL: 100%
<b>Inde</b>					
AIR INDIA	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
INDIAN AIRLINES	État: 100% (via société de holding)	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Indonésie</b>					
BOURAQ INDONESIA AIRLINES	Famille Sumendap: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
GARUDA INDONESIA	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
MERPATI NUSANTARA	Garuda: 9,5%	Garuda: 6,8%	État: 93,2% Garuda: 6,8%	Non communiqué	Non communiqué
<b>Iran</b>					
IRAN AIR	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Irlande</b>					
AER LINGUS	État: 95% Personnel: 5%	Sans changement	Sans changement	État: 85,1% Personnel: 14,9%	Sans changement
<b>Israël</b>					
EL AL AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Détenus publiquement: 51% État: 49%	Knafaim-Arkia Holdings: 40% Investisseurs privés: 30% État: 20% Personnel: 10%	Knafaim-Arkia Holdings: 39,49% Privés: 31,36% État: 21,03% Personnel: 8,12%
<b>Italie</b>					
AIR EUROPE	Groupe Volare: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
AIR ONE	Toto: 99%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
ALITALIA	État: 53% Autres actionnaires: 27% Personnel: 20%	Sans changement	État: 62,4% Autres actionnaires, y compris le personnel: 35,6% Air France: 2%	Sans changement	État: 49,9% Autres actionnaires y compris le personnel: 35,7% Walter Capital Management: 8,2% Newton Investment Management: 4,2% Air France: 2%
MERIDIANA	Interprogramme Hldg: 57,19% AIRFIN: 4,51% Aga Khan: 17,59% Personnel: 16,42%	Interprogramme Hldg: 57,19% AIRFIN: 4,51% Fondation Cariplo: 3,39% Aga Khan: 17,59% Personnel: 16,08% Autres actionnaires: 1,24%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Jamaïque</b>					
AIR JAMAICA	Air Jamaica Acquisition Group: 70% État: 25% Personnel: 5%	Sans changement	Non communiqué	État: 100%	Sans changement
<b>Japon</b>					
AIR JAPAN	All Nippon Airways: 95% Air Nippon: 5%	All Nippon Airways: 78% Groupe ANA: 17%	Groupe ANA: 17% All Nippon Airways: 10%	Non communiqué	Non communiqué
AIR NIPPON	All Nippon Airways: 75,5% Hokkaido PC: 14%	All Nippon Airways: 99,5% Air Do: 0,5%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué
ALL NIPPON AIRWAYS	Non communiqué	Groupe ANA: 100%	Non communiqué	Sans changement	Sans changement
JAPAN AIR SYSTEM	Japan Airlines: 8,25%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
JAPAN AIRLINES	Public: 100%	Groupe financier Mizhou: 4,47% Tokyu Corporation: 4,06% Eitaro Itoyama: 3,13% Tokyo Marine & Fire Insurance Co: 2,79% Nissay Dowa Mutual Life	Tokyu Corporation: 4,05% Eitaro Itoyama: 3,53% Japan Master Trust Bank: 3,37% Japan Trustee Service Bank: 2,76% Tokyo Marine &	Japan Airlines Corporation: 100%	Sans changement

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
		Insurance Co: 2,27%	Fire Insurance Co: 2,72% Mizhou Corporate Bank: 2,7% Nissay Dowa General Insurance Co: 2,27% Nippon Life Insurance: 2,09% Fukuoka Mutual Life Insurance: 2% Personnel du Groupe JAL: 1,81%		
JAPAN AIRLINES DOMESTIC	Non communiqué	Non communiqué	Japan Airlines Corp: 100%	Non communiqué	Non communiqué
<b>Jordanie</b>					
ROYAL JORDANIAN AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Kazakhstan</b>					
AIR KAZAKHSTAN	État: 50% KazKommerz Bank: 50%	État: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Kenya</b>					
KENYA AIRWAYS	État: 22% Institutions kényanes: 16,22% Particuliers kényens: 31,23% KLM: 26%	Institutions kényanes: 37,7% Particuliers kényans: 32,5% Investisseurs institutionnels étrangers: 30,35%	État: 22% Institutions kényanes: 15,7% Particuliers kényans: 32,5% KLM: 26% Investisseurs institutionnels étrangers: 4,36% Particuliers étrangers: 0,07%	Sans changement	Sans changement
<b>Koweït</b>					
KUWAIT AIRWAYS	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Lettonie</b>					
AIR BALTIC	SAS: 47,2% Transaero: 0,2% Divers: 52,6%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Liban</b>					
MIDDLE EAST AIRLINES	Banque centrale: 99,37%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Lituanie</b>					
LITHUANIAN AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Luxembourg</b>					
LUXAIR	État: 23,1% Banque et Caisse d'épargne de l'État: 13,4% Groupe Luxair: 13,2% Dexia/BIL: 13,1% Lufthansa: 13% Banque générale de Luxembourg: 12,1% CLT/UFA SA: 12,1%	État: 23,1% Banque et Caisse d'épargne de l'État: 13,4% Groupe Luxair: 13,2% Dexia/BIL: 13,1% Lufthansa: 13% Banque générale de Luxembourg: 12,1% Panalpina World Transp.: 12,1%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué
<b>Macao, Chine</b>					
AIR MACAU	Non communiqué	Non communiqué	CNAC: 51% EVA Air: 5% État (Macao): 5% Investisseurs de Macao: 5% TAP: 15% STDM: 14%	Sans changement	TAP: 20% STDM: 14% EVA Air: 5% Investisseurs de Macao: 5% État (Macao): 5%
<b>Madagascar</b>					
AIR MADAGASCAR	État: 89,58% Intérêts privés: 6,91% Air France: 3,48%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Malawi</b>					
AIR MALAWI	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Malaisie</b>					
MALAYSIA AIRLINES	État: 29,09% Kumpulan Wang Amanah Pencen: 20,21% Personnel: 13,7%	Sans changement	Penerbangan Malaysia Berhad: 69,34% Personnel: 8,19% Amanah Raya Nominees: 5,45% Secrétaire financier de l'État: 2,71% Warisan Harta Saba Sdn Bhd: 2,4%	Sans changement	Penerbangan Malaysia Berhad: 69,34% Personnel: 10,72% Amanah Raya Nominees: 5,69% Secrétaire financier de l'État: 2,71% Warisan Harta Saba Sdn Bhd: 2,4%
<b>Malte</b>					
AIR MALTA	État: 96,4% Middle Sea Insurance: 2%	État: 96,4% Middle Sea Insurance: 2% Middle Sea Valletta Life: 0,8%	État: 98% Sociétés privées: 2%	Sans changement	Sans changement

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Maurice</b>					
AIR MAURITIUS	Air Mauritius Holding: 51% Société d'investissement de l'État: 4,72% État: 4,53% Rogers & Co: 4,28% British Airways: 3,84% Air France: 2,78% Air India: 2,56% Fonds de Port-Louis: 6,32% Investisseurs publics: 19,72%	Sans changement	Air Mauritius Holding: 51% Société d'investissement de l'État: 4,72% État: 4,53% Rogers & Co: 4,28% British Airways: 3,84% Air France: 2,78% Air India: 2,56% Fonds de Port-Louis: 5,75% Investisseurs publics: 20,54%	Air Mauritius Holding: 51% Société d'investissement de l'État: 4,72% État: 4,53% Rogers & Co: 4,28% British Airways: 3,84% Air France: 2,78% Air India: 2,56% Fonds de Port-Louis: 6,32% Investisseurs publics: 19,97%	Sans changement
<b>Mexique</b>					
AEROMEXICO	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
MEXICANA	Cintra: 99,95%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Groupe Posada: 100%
<b>Mongolie</b>					
MIAT MONGOLIAN AIRLINES	État: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Maroc</b>					
ROYAL AIR MAROC	État: 92,7% Air France: 3,97% Iberia: 1,3%	État: 92,7% Air France: 2,87% Iberia: 1,3%	État: 95,95% Air France: 2,86%	État: 95,39% Air France: 2,86% Iberia: 2,86% Divers: 0,21%	État: 95,39% Air France: 2,86% Iberia: 0,95% Divers: 0,21%
<b>Mozambique</b>					
LAM	État: 80% Personnel: 20%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Namibie</b>					
AIR NAMIBIA	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Pays-Bas</b>					
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	Non communiqué	Non communiqué	Groupe Air France-KLM: 100%	Sans changement	Sans changement
TRANSAVIA	KLM: 80% Nationale Investeringsbank: 20%	KLM: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Nouvelle-Zélande</b>					
AIR NEW ZEALAND	État: 82% Brierley Investments: 5,5% Singapore Airlines: 4,5%	État: 77,9% Brierley Investments: 5,2% Qantas: 5% Singapore Airlines: 4,5%	État: 80,5% Singapore Airlines: 4,5% Divers: 5,1%	État: 80,4% Détenus publiquement: 19,6%	État: 80,1% Détenus publiquement: 19,9%
<b>Nigéria</b>					
Nigeria Airways	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Norvège</b>					
NORWEGIAN	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	HBK Holding: 16,09% Luftransport Holding: 15,43% JP Morgan Chase Bank: 4,63% Ojada: 4,58% Goldman Sachs Intern Equity: 3,58% Bank of New York: 3,5% Vital Forsikring: 3,34% Ankerlokken Holding: 2,64% Crédit Suisse: 2,6% JP Morgan Chase Bank Omnibus Lending: 2,57% Fidelity Funds: 2,15% Holdberg Norden Verdipapirfondet: 2,03% NB NOR Norge: 1,99% Ferd AS Invest: 1,8% Holdberg Norge Verdipapirfondet: 1,53% Fondsvasne: 1,49% Rasmussen- gruppen: 1,37% Brown brothers Harri: 1,3% Jakobsen & Sonner: 1,11% Aweco Inverst: 0,96%
SAS BRAATHENS	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Groupe SAS: 100%

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Oman (voir aussi États du Golfe)</b>					
OMAN AIR	État: 33,844% Particuliers: 42,699% Sociétés privées omanaises: 23,457%	État: 33,8% Particuliers: 41,7% Sociétés privées omanaises: 24,5%	Sans changement	Non communiqué	État: 33,8% Particuliers: 43,3% Sociétés privées omanaises: 22,99%
<b>Pakistan</b>					
PAKISTAN INTERNATIONAL AIRWAYS	État: 57,66% Institutions financières: 27,37% Compagnies d'investissement: 2,83% Particuliers: 9,04%	Sans changement	État: 87% Divers: 13%	Sans changement	Sans changement
<b>Panama</b>					
COPA AIRLINES	Famille Mota: 51% Continental Airlines: 49%	Sans changement	Investisseurs privés panaméens: 51% Continental Airlines: 49%	Sans changement	Investisseurs privés panaméens: 51% Continental Airlines: 10%
<b>Papouasie-Nouvelle-Guinée</b>					
AIR NIUGINI	État: 10%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Philippines</b>					
PHILIPPINE AIRLINES	Lucio Tan: 53,79% Top Wealth Enterprises/ Maxwell Holdings/ Richmark Holdings: 35,15% État: 4,26% Personnel: 2,61% Divers: 4,19%	Sans changement	Lucio Tan: 53,72% Top Wealth Enterprises/ Maxwell Holdings/ Richmark Holdings: 35,15% État: 4,26% Personnel: 2,75% Divers: 4,14%	Sans changement	Sans changement
<b>Pologne</b>					
LOT POLISH AIRLINES	État: 67,96% SAirLines Europe: 25,1% Personnel: 9,94%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Portugal</b>					
TAP	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Qatar</b>					
QATAR AIRWAYS	État: 50% Investisseurs privés: 50%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement



Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Roumanie</b>					
TAROM	État: 97,87% Particuliers: 2,13%	État: 99,72% Particuliers: 0,28%	État: 90,59% Aéroport de Bucarest: 4,85% Contrôle du trafic aérien roumain: 4,11% Fonds d'investissement privé Mutenia: 0,28% AAC roumaine: 0,17%	Non communiqué	Non communiqué
<b>Russie</b>					
AEROFLOT	État: 51% Carrroll Trading/ Nimegen Trading: 26% Investisseurs inconnus: 23%	État: 51% Carrroll Trading/ Nimegen Trading: 26% Sociétés commerciales offshore: 23%	État: 51,2% Société de réserve nationale: 27% Personnel et divers: 19%	Sans changement	Sans changement
KRASAIR	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Municipalité de Krasnoyarsk: 51% Société de gestion Air Bridge: 49%	Sans changement
PULKOVO AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
TRANSAEREO	Intérêts privés: 95% Aeroflot: 5%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Société anonyme Aerotrans Ikar Ilyushin Design Bureau Laves
<b>Arabie saoudite</b>					
SAUDI ARABIAN AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Scandinavie</b>					
SAS	Détenus par le public: 50% État de Suède: 21,4% État du Danemark: 14,3% État de Norvège: 14,3%	Groupe SAS: 100%	Détenus par le public: 50% État de Suède: 21,4% État du Danemark: 14,3% État de Norvège: 14,3%	Groupe SAS: 100%	Sans changement
<b>Serbie</b>					
JAT AIRWAYS	Non communiqué	Non communiqué	État: 100%	Non communiqué	Non communiqué
<b>Seychelles</b>					
AIR SEYCHELLES	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Singapour</b>					
SILK AIR	Singapore Airlines: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Non communiqué
SINGAPORE AIRLINES	Temasek Holdings: 56,7% Raffles Nominees: 11,45% DBS Nominees: 8,45% HSBC Singapore Nominees: 4,1% Citibank Nominees: 3,59% Autres investisseurs: 9,96%	Temasek Holdings: 57% Raffles Nominees: 12% DBS Nominees: 8% DB Nominees (Singapour): 2% HSBC Singapore Nominees: 4% Citibank Nominees: 3% United Overseas Bank Nominees: 1,65% Autres investisseurs: 3%	Groupe Singapore Airlines: 100%	Sans changement	Sans changement
<b>Slovaquie</b>					
SKYEUROPE AIRLINES	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Flottant: 57,3% Endavor Holdings: 13,3% Loryma Investments: 9,9% East Capital: 8,4% Merrill Lynch: 6,5% Griffin Capital Management: 5,7%
<b>Slovénie</b>					
ADRIA AIRWAYS	État: 75% Fonds d'investissement slovène: 16%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Îles Salomon</b>					
SOLOMON AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Afrique du Sud</b>					
COMAIR	Institutions et public: 40% Encadrement: 37% British Airways: 18% Personnel: 5%	Sans changement	Sans changement	Encadrement: 39% Institutions et public: 38% British Airways: 18% Personnel: 5%	Non communiqué
SOUTH AFRICAN AIRWAYS	État (via Transnet): 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	État (via Transnet): 98,2% SAA Share Incentive Trust: 1,8%

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Corée du Sud</b>					
ASIANA AIRLINES	Korea Kumho Petrochemical Co: 15,1% Kumho Development Co: 9% Kumho Industrial: 29,8% Treasury stock: 2,9% Divers investisseurs privés: 41,1%	Kumho Industrial: 29% Kumho Petrochemical: 15% Korea Development Bank: 7% Treasury stock: 2,9% Kumho Development: 2% Korean Foreign Exchange Bank: 1% Autres actionnaires: 41%	Kumho Industrial: 29,8% Kumho Petrochemical: 15,1% Korean Development Bank: 7,2% Treasury stock: 2,9% Kumho Development: 1,8% Korea Foreign Exchange Bank: 1,2% Cho-Heung Bank: 0,6% Autres investisseurs privés: 41,4%	Kumho Industrial: 29,51% Kumho Petrochemical: 15,05% Korea Development Bank: 7,18% Treasury stock: 2,89% Kumho Development: 1,76% Korea Foreign Exchange Bank: 1,18% Investisseurs étrangers: 11,9% Investisseurs privés: 30,53%	Sans changement
KOREAN AIR	M. Choong-Hoon et famille: 18,56% Investisseurs étrangers: 16,16% Autres institutions: 13,66% Banque de Séoul: 3,66% Kokusai Kogyo & Co: 3,19% Personnel: 2,89% Divers: 40,59%	M. Yang Ho Choi et famille: 30,82% Investisseurs étrangers: 15,98% Autres institutions: 39,1% Banque de Séoul: 3,66% Franklin Templeton Investment Trust Management: 3,27% National Pension Corporation: 3,18% Kokusai Kogyo & Co: 3,14% Personnel: 0,23% Divers: 40,59%	M. Yang Ho Choi et famille: 12,13% Hanjin: 7,82% Personnel: 8,22% National Pension Corporation: 3,44% Kokusai Kogyo Corp: 3,21% Inha University Foundation: 2,71% Jungseok Foundation: 1,96% Hana Bank: 1,15% Oriental Fire & Marine Insurance Co: 0,87% Korea Research Foundation for 21 <sup>st</sup> Century: 0,33% Divers: 61,14%	Sans changement	M. Yang Ho Choi et famille: 12,13% Hanjin: 7,82% Personnel: 8,22% National Pension Corporation: 3,44% Kokusai Kogyo Corp: 3,21% Inha University Foundation: 2,71% Jungseok foundation: 1,96% Hana Bank: 1,15% Oriental Fire & Marine Insurance Co: 0,87% Divers: 61,14%
<b>Espagne</b>					
AIR EUROPA	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Globalia Corp: 100%	Non communiqué
IBERIA	Bourse: 60% Caja Madrid: 10% British Airways: 9%	Bourse: 60% Caja Madrid: 10% British Airways: 9%	Sans changement	Sans changement	Sans changement

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
	BBVA: 7,3% American Airlines: 1%	BBVA: 7,3% Logistica: 6,7% El Corte Ingles: 3% Ahorro Corporación: 3% American Airlines: 1%			
SPANAIR	Groupe Marsans: 51% SAS: 49%	Teinver SA: 51% SAS: 49%	SAS: 94,9% Groupe Marsans: 5,1%	Sans changement	Sans changement
<b>Sri Lanka</b>					
SRILANKAN AIRLINES	État: 51% Émirats: 43% Personnel: 5,37%	État: 51% Émirats: 40% Personnel: 5,37%	État: 51,05% Émirats: 43,63% Personnel: 5,32%	Sans changement	Sans changement
<b>Suisse</b>					
SWISS (devenue Swiss International en 2002)	État: 20,5% UBS: 10,5% AMAG: 6,8% Crédit Suisse: 10% Canton de Zurich: 10,2% Divers: 52%	État: 20,5% Investisseurs institutionnels: 64,7% Investisseurs privés: 2,7% Cantons et communes: 12,1%	État: 20,3% Investisseurs institutionnels: 61,3% Investisseurs privés: 4,1% Cantons et communes: 12,2% Actions non enregistrées: 2,1%	Air Trust: 98,7%	Air Trust: 99%
<b>Syrie</b>					
SYRIANAIR	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Non communiqué
<b>Tanzanie</b>					
AIR TANZANIA	État: 100%	État: 51% South African Airways: 49%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Thaïlande</b>					
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL	État: 93%	Sans changement	État (Ministère des finances): 79,5% Investisseurs institutionnels et privés: 7,1% Caisse d'épargne: 13,4%	État (Ministère des finances): 53,98% Fonds Vayupak de Krung Thai Asset Management: 9,15% Fonds Vayupak de MFC Asset Management: 9,15% Morgan & Stanley: 2,64% State St. Bank Londres: 1,98% Goldman Sachs: 1,22%	État (Ministère des finances): 53,98% Fonds Vayupak de Krung Thai Asset Management: 9,15% Fonds Vayupak de MFC Asset Management: 9,15% Morgan & Stanley: 2,64% State St. Bank Londres: 1,98% Goldman Sachs: 1,22%

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
				HSBC Singapour: 1,13% State St. Bank: 1,13% NVDR Co: 0,98%	HSBC Singapour: 1,13% State St. Bank: 1,13% NVDR: 0,98% Citibank: 0,8%
<b>Tonga</b>					
ROYAL TONGAN AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Trinité-et-Tobago</b>					
BWIA	État: 49,26% Actionnaires étrangers: 29,52% Actionnaires régionaux: 21,22%	Sans changement	Non communiqué	État: 75% Investisseurs privés: 25%	Sans changement
<b>Tunisie</b>					
TUNISAIR	État: 74,42% Air France: 5,58% Secteur privé: 20%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Turquie</b>					
SUNEXPRESS	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Thomas Cook: 50% THY Turkish Airlines: 50%	Sans changement
THY TURKISH AIRLINES	Administration chargée de la privatisation: 98,2% Actionnaires publics: 1,8%	Sans changement	Sans changement	Administration chargée de la privatisation: 75,2% Actionnaires privés: 24,8%	Actionnaires privés: 53,57% Administration chargée de la privatisation: 46,43%
<b>Ukraine</b>					
AEROSVIT	Non communiqué	Agence ukrainienne des communications aériennes et du tourisme: 40% Gilward Investments: 38% Fonds des biens d'État: 22%	Non communiqué	Sans changement	Sans changement
AIR UKRAINE	État: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES	État: 61,6% Debis: 6% Austrian/Swiss Airlines: 22,5% BERD: 9,9%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Émirats arabes unis</b>					
EMIRATES	État (Doubaï): 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Royaume-Uni</b>					
BRITISH AIRWAYS	En circulation: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
BRITISH MEDITERRANEAN	Non communiqué	Non communiqué	Investisseurs privés: 100%	Non communiqué	Non communiqué
BRITISH MIDLAND (BMI)	Investisseurs privés (partenariat avec BMI): 60% Lufthansa: 20% SAS: 20%	Investisseurs privés (partenariat avec BMI): 50% Lufthansa: 30% SAS: 20%	Sans changement	Sans changement	Investisseurs privés: (Sir Michael Bishop): 50%+1 voix Lufthansa: 30% SAS: 20%
FLY BE	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Investisseurs privés: 100%	Non communiqué
GB AIRWAYS	Bland Group: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
VIRGIN ATLANTIC	Virgin Group: 51% Singapore Airlines: 49%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>États-Unis</b>					
ALASKA AIRLINES	Non communiqué	Public	Public	Alaska Air Group: 100%	Sans changement
ALOHA AIRLINES	Aloha Air Group: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
AMERICA WEST	Texas Pacific Group: 51% Public: 49%	Sans changement	America West Holding: 100%	Sans changement	US Airways Group: 100%
AMERICAN AIRLINES	En circulation: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
ATA AIRLINES	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	ATA Holdings: 100%	Non communiqué
CONTINENTAL AIRLINES	En circulation: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
CONTINENTAL MICRONESIA	Continental Airlines: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
DELTA	En circulation: 89% Personnel: 11%	Sans changement	Sans changement	En circulation: 89,3% Personnel: 9,8% Divers: 0,8%	Sans changement
FRONTIER JET EXPRESS	Non communiqué	Mesa Air Group: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
HAWAIIAN AIRLINES	En circulation: 100%	Hawaiian Holdings Inc: 100%	Don Carty Hawaiian Holdings	Hawaiian Holdings Inc: 100%	Sans changement

Compagnie aérienne	2002	2003	2004	2005	2006
NORTHWEST	Personnel: 27% Alfred Checci: 11% Gary Wilson: 11% Richard C Blum: 11%	Sans changement	Sans changement	En circulation: 100%	Sans changement
SOUTHWEST AIRLINES	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	En circulation: 100%	Non communiqué
UNITED	En circulation: 100% (majorité détenue par le personnel)	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
US AIRWAYS	En circulation: 100%	Système de retraite Alabama: 36,6% Membres d'ALPA: 19,3% Encadrement: 7,8% General Electric: 5% Autre personnel: 10,08% Créanciers non garantis: 10,5% Commission de stabilisation du transport aérien: 10%	Sans changement	Sans changement	US Airways Group: 100%
<b>Ouzbékistan</b>					
UZBEKISTAN AIRWAYS	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Sans changement
<b>Samoa occidental</b>					
POLYNESIAN AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Vanuatu</b>					
AIR VANUATU	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Venezuela (République bolivarienne du)</b>					
AEROPOSTAL- ALAS DE VENEZUELA	Haydhelen Velasquez & Ramiz: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
SERVIVENSA	Avensa: 100%	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué
<b>Viet Nam</b>					
VIETNAM AIRLINES	État: 100%	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
<b>Zimbabwe</b>					
AIR ZIMBABWE	État: 100%	Sans changement	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué

Source: Airline Business, septembre 2001 à 2006, données rassemblées et complétées par le Secrétariat de l'OMC.

711. Si les Membres en conviennent, le Secrétariat prévoit d'analyser ces données de manière plus détaillée, par région, niveau de développement et types d'actionnaires (publics ou privés, nationaux ou étrangers, État central ou autorités régionales, compagnies aériennes ou investisseurs financiers, etc.), de manière à vérifier dans la réalité les renseignements figurant dans le QUASAR et ses versions futures.

b) Évolution de la propriété à l'échelle transnationale

i) *Introduction*

712. En raison des contraintes réglementaires propres à ce secteur et, en particulier, de l'ubiquité du critère de propriété substantielle et contrôle effectif tant dans les ASA bilatéraux que dans les régimes d'investissement nationaux, les participations transnationales au capital des compagnies aériennes restent un phénomène marginal.

713. Dans un document de travail récent, la Civil Aviation Authority<sup>390</sup> du Royaume-Uni a souligné que le régime de propriété est moins internationalisé dans le secteur du transport aérien que dans les secteurs traditionnellement isolés des flux d'investissement étranger direct, comme la défense et les services publics.

714. Il demeure extrêmement rare que des intérêts étrangers détiennent la majorité du capital, sauf dans les pays qui ont adopté le critère du principal établissement à la fois dans leur régime d'investissement et dans leur système de désignation/refus. Virgin Blue, filiale australienne du Groupe Virgin du Royaume-Uni, en était une illustration à l'époque où elle appartenait encore à des intérêts du Royaume-Uni<sup>391</sup>, même si elle opérait essentiellement sur le marché intérieur australien, car elle risquait un refus de la part des partenaires bilatéraux de l'Australie appliquant le critère de propriété substantielle et contrôle effectif.

715. Il peut aussi y avoir une participation étrangère majoritaire à la suite d'une privatisation. On peut citer les cas du transporteur camerounais Camair, dont 51 pour cent du capital sont détenus par un consortium belge mené par SN Brussels, ou d'Air Sénégal dont Royal Air Maroc détient 51 pour cent.

716. Les participations minoritaires sont plus fréquentes et peuvent se classer en deux catégories:

- Les participations symboliques, souvent réciproques, motivées par le désir de concrétiser une alliance: on peut citer les 2 pour cent d'Alitalia que détient Air France ou l'échange réciproque récent de 12 millions de dollars EU d'actions entre le transporteur japonais ANA (dont elles représentent 0,16 pour cent du capital) et le transporteur coréen ASIANA (0,76 pour cent du capital).
- Les participations importantes (25 à 49 pour cent du capital), parfois assorties d'un contrat de gestion lorsque la compagnie qui investit joue le rôle de partenaire stratégique, par exemple Emirates à l'égard de Sri Lankan Airlines et Virgin pour Nigeria Airlines.

717. Le tableau 57 indique les investissements et désinvestissements internationaux entre compagnies aériennes intervenus au début et à la fin de la période à l'examen.

---

<sup>390</sup> Voir: <http://www.caa.co.uk/docs/33/CAP769.pdf>.

<sup>391</sup> Virgin Blue a été reprise par un investisseur australien, Toll Holdings, mais pour des raisons purement commerciales.



*Les Membres voudront peut-être rectifier, mettre à jour ou compléter les renseignements figurant dans le tableau 57.*

**Tableau 57**  
**Investissements et désinvestissements internationaux**  
**entre compagnies aériennes, 2001 et 2006**

Compagnie aérienne détentrice d'une partie du capital	Compagnie dont une partie du capital est détenue par une autre	Capital détenu en 2001 (%)	Capital détenu en 2006 (%)	Changement 2001-2006 (%)
Aer Lingus (IRL)	Futura International Airways (ESP)	85	20	-65
Air China (CHN)	Cathay Pacific (HGK)	0	10,2	+10,2
Air France (FRA)	Air Afrique (multinationale) (disparue)	12,2	0	-12,2
Air France (FRA)	Air Gabon (GAB)	20	0	-20
Air France (FRA)	Air Madagascar (MDG)	3,5	3,2	-0,3
Air France (FRA)	Air Mauritius (MUS)	2,8	2,8	Aucun
Air France (FRA)	Air Tunis (TUN)	5,6	5,5	-0,1
Air France (FRA)	Alitalia (ITA)	0	2	+2
Air France (FRA)	Austrian Airways (AUT)	1,5	1,5	Aucun
Air France (FRA)	Cameroon Airways (CAM)	3,6	3,6	Aucun
Air France (FRA)	Royal Air Maroc (MAR)	4,0	2,9	-1,1
Air Malta (MAL)	Azzur'Air (ITA) (disparue)	49	0	-49
Air New Zealand (NZL)	Air Pacific (FJI)	2,0	3,6	+1,6
Air India (IND)	Air Mauritius (MUS)	2,6	2,6	Aucun
American Airlines (USA)	Iberia (ESP)	1	1	Aucun
Austrian Airlines (AUT)	Slovak Airlines (SVK)	0	62	+62
Austrian Airlines (AUT)	Ukraine International Airways (UKR)	19,7	22,5	+2,8
British Airways (GBR)	Air Mauritius (MUS)	3,8	3,8	Aucun
British Airways (GBR)	Com Air (RSA)	18,3	18	-0,3
British Airways (GBR)	Iberia (ESP)	9	9	Aucun
British Airways (GBR)	Qantas (AUS)	25	0	-25
Cathay Pacific (HGK)	Air China (CHN)	0	20	+20
Continental (USA)	Copa (PAN)	49	10	-39
Delta (USA)	Proteus (FRA) (disparue)	34	0	-34
Emirates (UAE)	Srilankan Airlines (LKA)	26	43,6	+17,6
EVA (TWN)	Shanghai Airlines Cargo (CHN)	0	25	+25
EVA (TWN)	Air Macau (MAC)	5	5	Aucun
Iberia (ESP)	Royal Air Maroc (MAR)	1,3	1	-0,3
Kenya Airways (KEN)	Precision Air (TAN)	0	49	+49
KLM (NED)	Braathens (NOR)	30	0	-30
KLM (NED)	Kenya Airways (KEN)	26	26	Aucun
Kuwait Airways (KUW)	Shorouk Air (EGY) (disparue)	49	0	-49
LAN (CHL)	ABSA (BRA)	0	73,3	+73,3
LAN (CHL)	Florida West International Air (USA)	0	25	+25
LAN (CHL)	LAN Argentina (ARG)	0	100	+100
LAN (CHL)	LAN Dominicana (DMA)	0	49	+49
LAN (CHL)	LAN Ecuador (ECU)	0	45	+45
LAN (CHL)	LAN Peru (PER)	49	49	Aucun
LAN (CHL)	MAS (MEX)	0	39,5	+39,
Lufthansa (DEU)	Air Dolomiti (ITA)	26	100	+74

Compagnie aérienne détentrice d'une partie du capital	Compagnie dont une partie du capital est détenue par une autre	Capital détenu en 2001 (%)	Capital détenu en 2006 (%)	Changement 2001-2006 (%)
Lufthansa (DEU)	BMI & BMI Regional (GBR)	20	30	+10
Lufthansa (DEU)	Lauda Air (AUT)	20	0	-20
Lufthansa (DEU)	Luxair (LUX)	13	13	Aucun
Maersk Air (DNK) (disparue)	Estonian Air (EST)	49	0	-49
Qantas (AUS)	Air Pacific (FJI)	46	46,3	+0,3
Qantas (AUS)	Jetstar Asia (SGP)	0	49	+49
Qantas (AUS)	Thai Air Cargo (THA)	0	49	+49
Royal Air Maroc (MAR)	Air Gabon (GAB)	0	51	+51
Royal Air Maroc (MAR)	Air Sénégal (SEN)	0	51	+51
SAS	Air Baltic	34,2	47,2	+13
SAS	BMI	20	20	Aucun
SAS	Spanair	49	94,9	+45,9
Singapore Airlines (SGP)	Air New Zealand (NZL)	49	0	-49
Singapore Airlines (SGP)	Virgin Atlantic (GBR)	49	49	Aucun
Swissair (CHE) (disparue)	Air Europe (GBR) (disparue)	49	0	-49
Swissair (CHE) (disparue)	Air Littoral (FRA) (disparue)	49	0	-49
Swissair (CHE) (disparue)	AOM French Airlines (FRA) (disparue)	49	0	-49
Swissair (CHE) (disparue)	Austrian Airlines (AUT)	10	0	-10
Swissair (CHE) (disparue)	Delta (USA)	4,6	0	-4,6
Swissair (CHE) (disparue)	LOT (POL)	37,6	0	-37,6
Swissair (CHE) (disparue)	LTU (DEU)	49,9	0	-49,9
Swissair (CHE) (disparue)	Portugalia (POR)	42	0	-42
Swissair (CHE) (disparue)	SAA (RSA)	20	0	-20
Swissair (CHE) (disparue)	Sabena (BEL) (disparue)	49	0	-49
Swissair (CHE) (disparue)	TAP (POR)	34	0	-34
Swissair (CHE) (disparue)	Ukraine International Airlines (UKR)	5,6	0	-5,6
Swissair (CHE) (disparue)	Volare (ITA)	34	0	-34
TACA (SLV)	Aviateca (COL)	30	30	Aucun
TACA (SLV)	Islena (HND)	20	20	Aucun
TACA (SLV)	LACSA (CRI)	10	10	Aucun
TACA (SLV)	NICA (NIC) **	49	0	-49
TAP (POR)	Air Sao Tomé-et-Principe (STP)	40	40	Aucun
TAP (POR)	Air Macau (MAC)	25	20	-5
Transaereo (RUS)	Baltic Airlines (LAT)	0,2	0,2	Aucun
Transaereo (RUS)	Riga Airlines (LAT) (disparue)	30	0	-30
Varig (BRA)	PLUNA (URY)	49	49	Aucun
VASP (BRA) (disparue)	Ecuatoriana (disparue)	50,1	0	-50,1
VASP (BRA) (disparue)	LAB (BOL)	49	0	-49
Virgin Atlantic (GBE)	Virgin Nigerian Airways (NGR)	0	49	+49
Virgin Blue (AUS)	Pacific Blue (NZL)	0	100	+100
Virgin Blue (AUS)	Polynesian Blue (WSM)	0	49	+49

Source: Airline Business, septembre 2001 à 2006, données rassemblées par le Secrétariat de l'OMC.

ii) *Analyse régionale*

a) Europe

718. En 2000, les participations croisées entre compagnies aériennes européennes représentaient 42 pour cent de tous les cas enregistrés. En 2006, ce pourcentage était tombé à 20,3 pour cent. Cette régression apparente est en fait trompeuse pour deux raisons principales:

- En premier lieu, la nécessité de créer des structures qui permettent de conserver des droits de trafic internationaux dans le cadre d'ASA bilatéraux explique pourquoi les fusions entre Air France et KLM et entre Lufthansa et Swiss International Air Lines n'apparaissent pas comme des investissements étrangers, en dépit du fait qu'ils constituent des regroupements importants.
- En deuxième lieu, à la suite des arrêts "ciel ouvert" pris par la CJE en 2002, on s'attend généralement à des regroupements, lesquels ont déjà commencé dans une certaine mesure avec les prises de contrôle/fusions Air France-KLM et Lufthansa-Swiss. La vente en cours d'Alitalia et les diverses offres officielles ou officieuses de reprise éventuelle d'Iberia qui ont été faites illustrent également cette tendance.

719. Un aspect nouveau intéressant dans les cas d'Alitalia et d'Iberia est le rôle essentiel que jouent dans le financement des offres divers fonds d'investissement privés (comme Apax ou Texas Pacific Group).

720. Il convient de noter aussi l'apparition d'acteurs extérieurs à l'UE: Aeroflot qui, à un certain stade, était sur les rangs pour Alitalia<sup>392</sup> et Aeroflot et Air India qui étaient en lice pour le transporteur serbe JAT, dont la privatisation est encore en cours. L'une de ces offres extérieures à l'UE l'a d'ailleurs emporté, puisque le consortium russe Airbridge, mené par le transporteur russe Kras Air, a pris le contrôle du transporteur national hongrois Malev en février 2007.

b) Europe-Amérique du Nord

721. La participation de 1 pour cent que détient American Airlines dans Iberia est actuellement la seule participation croisée transatlantique qui subsiste. Toutefois, les dispositions qui viennent d'être négociées en matière de participations croisées aux termes de l'Accord de première étape États-Unis-UE<sup>393</sup> pourraient ouvrir de nouvelles perspectives à cet égard.

c) Europe-Asie/Pacifique

722. La vente par British Airways de sa participation dans Qantas, qui avait déjà été ramenée à 18,25 pour cent, a signifié l'abandon de l'une des deux seules participations croisées entre des compagnies d'Europe et d'Asie/Pacifique. L'autre participation, celle de TAP dans Air Macao, a également été sensiblement réduite.

723. Le seul exemple d'investissement d'une entité asiatique dans un transporteur européen (les 49 pour cent de Virgin Atlantic que détient Singapore Airlines) est resté stable.

---

<sup>392</sup> À diverses étapes du processus, plusieurs représentants du gouvernement italien avaient exprimé l'espoir qu'Alitalia finisse par être vendue à un gros transporteur asiatique.

<sup>393</sup> Pour le texte intégral de ces dispositions, voir l'encadré 1 du profil de l'accord États-Unis-UE.

d) Europe-Afrique

724. Malgré une légère réduction, un nombre important d'investissements de transporteurs européens dans des compagnies aériennes africaines subsiste. La plupart de ces investissements sont le fait d'Air France et représentent des participations minoritaires dans les pays africains francophones. Il est intéressant qu'Air France se soit retirée de ses deux investissements les plus importants, Air Gabon et Air Afrique (cette dernière ayant cessé ses activités en 2001).

725. Les autres investissements conséquents sont la participation que British Airways maintient dans Comair (Afrique du Sud), autre exemple des liens historiques qui sont à la base de certaines participations transnationales, l'investissement majeur de KLM dans Kenya Airways, et la nouvelle initiative importante prise par Virgin Atlantic en contrôlant 49 pour cent de la nouvelle compagnie nationale nigériane, Virgin Nigeria, créée en 2004 après la cessation d'activités de Nigeria Airways. On notera aussi la vente récente de 51 pour cent du transporteur national camerounais Camair à un consortium d'investisseurs belges mené par SN Brussels.

e) Afrique

726. La période à l'examen a vu les premiers regroupements en Afrique. Deux des compagnies les plus prospères, Royal Air Maroc et South African Airlines, ont pris des participations importantes dans d'autres transporteurs africains: Air Sénégal, Air Gabon et, plus récemment, Air Mauritanie dans le cas de Royal Air Maroc et Air Tanzania dans le cas de South African Airlines.

f) Asie/Pacifique

727. Qantas et Air New Zealand ont toutes deux conservé leur participation dans la compagnie fidjienne Air Pacific. Cependant, les deux principaux transporteurs d'Océanie ont vu leur projet de fusion bloqué par un tribunal néo-zélandais qui a statué en 2004 qu'il était anticoncurrentiel et l'a interdit de manière définitive en appel à la fin de 2006. Le Marché aérien unique (SAM) a néanmoins permis à la compagnie australienne Virgin Blue d'établir sous le nom de Pacific Blue une filiale à part entière en Nouvelle-Zélande. Polynesian Blue, qui opère à partir de Samoa, est également détenue à 49 pour cent par Virgin Blue. Qantas est entrée sur le marché asiatique en prenant des participations importantes dans la branche fret de Thai Air et dans Jetstar Asia, compagnie à bas prix établie à Singapour.

728. Emirates a accru sa participation dans Sri Lankan Airlines et en détient le contrôle en vertu d'un contrat de gestion. La part de Cathay Pacific dans Air China est passée à 20 pour cent; réciproquement, Air China détient aujourd'hui 10,2 pour cent de Cathay. EVA, compagnie aérienne du Taipei chinois, a également pris une participation dans Shanghai Airlines Cargo, compagnie de fret du continent. Korean Airlines s'efforcerait de pénétrer le marché chinois du fret par le biais d'une alliance stratégique avec une société chinoise de logiciel pour constituer un transporteur chinois se consacrant uniquement au fret.

g) Amériques

729. Le seul cas d'investissement entre compagnies d'Amérique du Nord et d'Amérique centrale est la participation - inchangée - de 49 pour cent de Continental dans COPA. Cependant, en Amérique du Sud, les compagnies ont généralement suivi l'exemple de TACA qui, dans les années 90, a étendu ses

activités - depuis sa base en El Salvador- au Guatemala (Aviataca), Costa Rica (Lacsa), Nicaragua (Nica) et Honduras (Sahsa).<sup>394</sup>

730. LAN-Chile est probablement l'exemple le plus connu de cette tendance. Au cours de la période considérée, la compagnie a établi une présence sur les marchés de transport de passagers d'Argentine, de la République dominicaine, du Pérou et de l'Équateur et en matière de transport de fret sur les marchés du Mexique (MASair) et des États-Unis (Florida West International Airways).

731. En mars 2007, Gol, TBP prospère du Brésil, aurait envisagé d'établir des activités en Argentine et au Pérou. En prenant finalement le contrôle de Varig à l'issue d'une longue procédure de faillite, elle a aussi empêché LAN-Chile de créer une unité brésilienne.

732. Le transporteur brésilien Vasp a vendu ses participations dans Ecuatoriana et Lloyd Aereo Boliviano. De même, Varig, qui détenait une participation dans le transporteur uruguayen Pluna, a fini par la vendre à Conviasa, nouveau transporteur public vénézuélien. Un autre transporteur brésilien, Ocean Air, propriété de Sinergy Group et traditionnellement spécialisé dans le trafic régional et le transport de fret, a suivi une voie analogue à celle de LAN en prenant successivement le contrôle du transporteur colombien Avianca (75 pour cent en 2004, 100 pour cent en 2006) et du transporteur équatorien Vipsa et en se lançant, avec un partenaire péruvien local, Wayra-Peru. Les problèmes de nationalité concernant la détention de la majorité du capital d'Avianca ont été résolus par l'octroi de la nationalité colombienne au président du groupe Sinergy, M. German Efremovich.

733. Au cours de la période à l'examen, la compagnie brésilienne TAM a tenté une stratégie similaire en prenant une participation lui donnant le contrôle de la gestion du transporteur paraguayen Lapsa, qu'elle a rebaptisé TAM-Mercosur.

734. Le transporteur péruvien Aero Continente a créé une nouvelle compagnie au Chili et tenté d'acheter Ecuatoriana. Il n'a plus aujourd'hui qu'une seule filiale étrangère, en République dominicaine.

735. Aerolinas Argentinas a également créé une unité au Chili, Aerolíneas del Sur. Elle avait eu l'intention de créer, "Aerolíneas del Peru" en janvier 2006 et s'est mise sur les rangs sans succès pour prendre le contrôle du transporteur uruguayen Pluna.

736. Enfin, le transporteur vénézuélien Aero Postal a pris une participation minoritaire dans la nouvelle compagnie hondurienne locale Solair et dans le transporteur équatorien Aerogal, une participation dans Aero República, deuxième compagnie aérienne de Colombie, et a l'intention de créer au Nicaragua une nouvelle compagnie, Alas de Centro América.

737. Cette activité transnationale frénétique en Amérique latine peut s'expliquer en partie par le désir de réaliser des économies d'échelle. Quelque 3 pour cent seulement des quelque 400 millions d'habitants de l'Amérique latine ont les moyens de voyager en avion. Les petits volumes de trafic, joints aux distances généralement longues, signifient que la seule manière pour les transporteurs de réaliser des économies d'échelle est de franchir les frontières. Il est intéressant de noter que les entreprises prospères opèrent sur une succession de destinations de cinquième, sixième ou septième libertés (par exemple les filiales de LAN-Chile situées entre le Chili et les États-Unis) ou utilisent un système en étoile franchissant les frontières.

---

<sup>394</sup> Les projets annoncés au cours de la période considérée ont été tellement nombreux qu'il est difficile de savoir, même en suivant l'évolution de la situation dans la presse spécialisée, si tous se sont concrétisés.

738. Toutefois, les législations nationales ne semblent pas s'être adaptées à ce nouvel environnement ou du moins ne changent pas au même rythme. Il apparaît ainsi qu'une "*lex mercatoria*" (loi marchande) s'est développée en Amérique latine, si bien que la région pourrait constituer un exemple pour le reste du monde à cet égard.

739. Les tableaux 58 et 59 font la synthèse des participations transnationales par région et par niveau de développement en avril 2004.

**Tableau 58**  
**Propriété transnationale, avril 2004**

	Asie	Afrique	Europe orientale	Europe occidentale	Amérique latine	Moyen-Orient	Amérique du Nord	Pacifique	Total
Nombre de compagnies aériennes en activité	143	91	156	223	135	53	149	60	1 010
Nombre de compagnies aériennes dont le capital est détenu par des investisseurs/transporteurs aériens étrangers	37	24	23	60	39	8	29	10	230
Nombre de compagnies aériennes détenant des participations dans des transporteurs aériens étrangers	7	7	3	26	9	5	6	2	65

Source: Bureau du transport aérien, OACI.

**Tableau 59**  
**Investissements étrangers directs dans et par les compagnies aériennes,**  
**par région, 2004**

	Pays en développement				Pays développés				CEI	Total
	Afrique	Asie	Amérique latine	Total partiel	Europe occidentale	Amérique du Nord	Autres pays développés	Total partiel		
<b>Nombre de compagnies aériennes en activité</b>	91	196	135	422	223	149	60	432	156	1 010
<b>Nombre de compagnies aériennes détenues par des investisseurs/transporteurs aériens étrangers</b>	24	45	39	108	60	29	10	99	23	230
<b>Part détenue par des investisseurs/transporteurs aériens étrangers</b>	26	41	29	26	27	19	17	23	15	23
<b>Nombre de compagnies aériennes détenant des participations dans des transporteurs étrangers</b>	7	12	9	28	26	6	2	34	3	65
<b>Part des compagnies aériennes détenant des participations dans des transporteurs étrangers</b>	8	14	7	7	12	4	3	8	2	6

Note: CEI = Communauté d'États indépendants.

Source: Bureau du transport aérien, OACI.

*iii) Autres tendances importantes*

740. Il est sans doute exagéré de parler de "tendances" lorsque l'on examine l'activité brownienne d'investissements et de désinvestissements transnationaux dans les compagnies aériennes. On peut cependant faire état de quelques caractéristiques fréquentes.

*a) Justification*

741. Une partie de cette activité transnationale obéit à des considérations purement commerciales, le reste étant de toute évidence lié aux spécificités du secteur sur le plan de la réglementation.

742. S'agissant des activités à but commercial, il existe plusieurs exemples où tant les investisseurs que les journalistes ont semblé oublier que le transport aérien n'est pas un secteur comme les autres. Ainsi, en juin 2006, les actions de British Airways ont augmenté de 5,8 pour cent en une journée à la suite de rumeurs selon lesquelles la compagnie allait être entièrement reprise par Emirates. De même, le Financial Times a semblé prendre au sérieux la rumeur d'une fusion complète entre Singapore Airlines et Qantas.

743. En dehors de ces cas anecdotiques, parmi les motivations commerciales à l'origine des investissements et désinvestissements affectant les compagnies aériennes peuvent figurer les suivantes:

- La nécessité de financer de nouveaux projets, par exemple lorsque British Airways a vendu sa participation de 18,5 pour cent dans Qantas ou le récent réexamen par Singapore Airlines de sa participation de 49 pour cent dans Virgin Atlantic à la suite de plusieurs investissements en Chine.
- Offre d'un prix satisfaisant, comme ce fut le cas lors du désinvestissement de UK Virgin Group dans Virgin Blue au profit de la société australienne Toll Holdings.
- Un intérêt dans les marchés émergents, en particulier la Chine et l'Inde, par exemple la volonté de Singapore Airlines d'acquérir 25 pour cent de China Eastern ou l'investissement de groupes financiers européens, nord-américains et moyen-orientaux (BNP Paribas, KBC, Goldman Sachs, Ishtimar) dans la nouvelle compagnie à bas prix indienne Spice Jet.
- Un intérêt pour les marchés difficiles mais très lucratifs, par exemple la participation de 49 pour cent de Virgin dans Virgin Nigeria, ou, symétriquement, un intérêt pour les marchés plus matures mais moins risqués, par exemple dans le cas de l'offre d'Aeroflot concernant Alitalia et JAT.

744. Certaines activités transnationales sont également imputables au cadre réglementaire spécifique du secteur. Ainsi, au cours de la période considérée, Lufthansa et Air France-KLM ont dû lancer un projet d'autocontrôle par rachat d'actions, du fait que la part de leur capital détenue par des actionnaires étrangers approchait dangereusement du seuil de 49 pour cent au-delà duquel les transporteurs n'auraient plus été considérés comme appartenant à des intérêts européens (ou, pour des ASA non encore renégociés, à des intérêts franco-hollandais et allemands, respectivement) et auraient de ce fait couru le risque de se voir refuser des droits de trafic à l'étranger.

745. Dans la même veine, la nationalité canadienne d'Air Canada a été contestée auprès du Ministère des transports des États-Unis.

746. Dans certains cas, le cadre réglementaire peut aussi limiter le montant et la forme des investissements transnationaux. Par exemple, Virgin, LAN et AirAsia sont maintenant des marques transnationales, gérées comme des systèmes de franchisage, parce que les règles nationales d'investissement sont telles que, sauf dans de très rares cas (Virgin Blue en Australie), ces transporteurs ne peuvent pas être entièrement britanniques, chiliens ou malaisiens, sauf dans leur pays d'origine. Il leur a fallu trouver un partenaire local pour les 51 pour cent restants du capital, par exemple en Thaïlande (Thai Air Asia), au Nigéria (Virgin Nigeria) et au Pérou (LAN Peru).

*b)* Acteurs concernés

747. Les acteurs concernés peuvent être ou non des compagnies aériennes. S'agissant des **compagnies aériennes**, on peut distinguer au moins les trois types suivants:



- Alliances. Sur le plan des participations transnationales, les alliances n'ont pas joué le rôle de premier plan que prévoyaient initialement les observateurs. Ainsi, il court certes régulièrement des rumeurs de rapprochements transatlantiques, mais ceux-ci ne se sont pas concrétisés jusqu'ici et sont moins nombreux aujourd'hui que dans les années 90, alors que le degré d'intégration opérationnelle et commerciale des transporteurs a notablement progressé.
- Partenaires stratégiques. Dans les processus de privatisation, les gouvernements recherchent souvent comme "partenaire stratégique" une grande compagnie aérienne, prenant généralement une participation de 25 pour cent. Dans un tel cas, la détention d'actions est une sorte de symbole du degré de participation à la gestion de la compagnie nouvellement privatisée.
- Partenaires de partage de codes. Des échanges symboliques d'actions peuvent être effectués entre compagnies participant à un partage de codes.

748. Parmi les **acteurs autres que les compagnies aériennes**, on a enregistré au cours de la période à l'examen l'apparition, à côté des investisseurs institutionnels locaux traditionnellement présents dans les procédures de privatisation, de fonds d'investissement privés, dont les plus importants sont les groupes Texas Pacific, Macquarie et Apax Partners. C'est à la fois bon et mauvais pour le transport aérien. D'une part, cela prouve que le secteur peut être rentable et attirer des investisseurs sérieux qui ont la capacité de soutenir des plans de développement. D'autre part, cela peut engendrer une gestion à court terme, qui peut être difficile à concilier avec la planification stratégique à long terme qu'exige le secteur. Néanmoins, il se peut que ces nouveaux acteurs dynamiques et puissants aient, à long terme, un impact sur le cadre réglementaire traditionnel qui a régi ce secteur jusqu'ici.

