



ASSOCIATION OF CARIBBEAN STATES
ASOCIACION DE ESTADOS DEL CARIBE
ASSOCIATION DES ETATS DE LA CARAÏBE

ACS/2010/TRANS.19/INF.001

ANNEXE VI

ASSOCIATION DES ÉTATS DE LA CARAÏBE (AEC)

19^{ÈME} RÉUNION DU COMITÉ SPÉCIAL SUR LE TRANSPORT

Paramaribo, Suriname, les 23 et 24 avril 2010

« BASES POUR LA CREATION D'UNE ALLIANCE DE COOPERATION COMMERCIALE ENTRE LES COMPAGNIES AERIENNES DES PAYS DE L'AEC »

I. EXTRAIT DE NOTE D'ETUDE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE SUR LES ALLIANCES ENTRE COMPAGNIES AERIENNES.

Chapitre 4.8 du Manuel de la Réglementation du Transport aérien international (Document 9626), deuxième édition.

ALLIANCES DE COMPAGNIES AERIENNES

Les alliances de compagnies aériennes, c'est-à-dire, les unions volontaires de compagnies aériennes par divers arrangements de coopération commerciale, constituent un phénomène relativement récent et en évolution rapide à l'échelle mondiale dans ce secteur.

Un accord d'alliance peut comprendre toute une gamme d'éléments comme le partage de codes, la réservation de capacité, la coopération en matière de commercialisation, la tarification, les programmes de gestion des stocks et de fidélisation, la coordination des horaires, le partage de bureaux et d'installations aéroportuaires, les coentreprises et le franchisage.

Les alliances de compagnies aériennes, surtout les transnationales, sont une conséquence de la réaction des transporteurs aériens face, notamment, à ce qu'ils perçoivent comme des contraintes d'ordre réglementaire (par exemple, des restrictions bilatérales sur l'accès aux marchés et sur la propriété et le contrôle des compagnies aériennes), à la nécessité de réduire leurs coûts par des économies d'échelle et une plus grande envergure et à un environnement davantage mondialisé et de plus en plus concurrentiel. Bon nombre de compagnies aériennes les considèrent comme un instrument efficace pour augmenter leurs ressources et recettes fiscales.

Les alliances modernes se distinguent de la coopération traditionnelle entre compagnies aériennes (ex. ressources en commun) car dans ce dernier cas il s'agit généralement d'un accord entre compagnies aériennes sur la tarification ou le partage de capacité, de coûts et de recettes. Cela concerne généralement les routes ayant un monopole partagé et offre peu d'avantages en termes de concurrence ou d'efficacité économique ; tandis que les alliances modernes sont généralement établies sur la base d'éventuelles synergies et structures et le service de routes complémentaires.

Les alliances peuvent être nationales, régionales, intercontinentales ou mondiales et peuvent être de diverses tailles et avoir un objectif donné ou une période déterminée. Si de nombreux accords ne prévoient qu'une coopération d'ampleur limitée (par exemple le partage de codes sur certaines routes), le nombre d'alliances stratégiques ayant une large portée a augmenté. L'évolution la plus importante a été l'émergence dans un environnement concurrentiel, de plusieurs méga-alliances, ou bien, le regroupement, au sein d'une alliance, de grandes ou de petites compagnies ayant une couverture géographique différente et des réseaux mondiaux vastes et combinés. Sont signalés ci-après trois exemples d'alliances mondiales.

- **Star Alliance**, fondée en 1997 par Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines System (SAS), Thai Airways International et United Airlines. (A la fin de 2003 elle comptait 15 compagnies affiliées).
- **Oneworld**, fondée en 1998 par América Airlines, British Airways, Cathay Pacific et Qantas. (A la fin de 2003 elle comptait 8 compagnies affiliées).
- **Sky Team**, fondée en 2000 par AeroMéxico, Air France, Delta Air Lines y Korean Air. (A la fin de 2003 elle comptait 6 compagnies affiliées).

La composition de chacun des groupes d'alliances peut cependant être instable. Le groupe « Wings », dirigé par KLM et Northwest Airlines, qui a établi une des premières alliances stratégiques en 1989, en constitue un exemple. Plusieurs changements ont eu lieu au niveau de la composition, le dernier étant le fait que le membre fondateur, KLM, a conclu en octobre 2003 un accord de fusion avec Air France, un des membres fondateurs de SkyTeam.

Si la plupart des arrangements d'alliances tournaient autour de services relatifs aux passagers, des alliances ont été créées pour le transport de cargaison aérienne. Des alliances intermodales avec les chemins de fer ont aussi augmenté en Europe et en Amérique du Nord. Sont aussi apparues dans ce milieu déjà complexe des associations entre alliances, généralement de type bilatéral.

Les conséquences des alliances mondiales sont importantes pour les compagnies aériennes. Leur capacité de commercialisation avec ses conséquences en matière de concurrence, en particulier une présence dominante à certains aéroports pivots, ont

suscité chez les compagnies petites ou moyennes des inquiétudes quant à leur survie, qui les ont poussées soit à développer un segment particulier d'un marché, soit à entrer en concurrence en tant que compagnies à bas coûts assurant des services de point à point. Certaines petites compagnies ont aussi été amenées à former des alliances régionales avec les transporteurs voisins (par exemple, Carib Sky Alliance) et à conclure des accords de franchise avec de grandes compagnies.

Les autorités réglementaires se sont aussi considérablement intéressées aux alliances en raison de leurs effets possibles sur l'accès aux marchés, la concurrence et les intérêts des consommateurs. Certaines propositions de grandes alliances ont aussi été étudiées de près par les autorités nationales et régionales compétentes ; dans certains cas, des mesures réglementaires ont été prises pour améliorer les aspects anticoncurrentiels de ces arrangements (par exemple l'exigence de renoncer à un certain nombre de services pour faciliter l'entrée au marché d'autres compagnies). Du point de vue de la réglementation, le traitement des alliances entre compagnies varie d'un Etat à l'autre ; ce traitement s'applique principalement au cas par cas et non pas de manière systématique, souvent dicté par des considérations aéronautiques et politiques générales chez les Etats intéressés.

II. AVANT-PROJET D'ALLIANCE COMMERCIALE POUR LES COMPAGNIES AERIENNES DE L'AEC, PREPARE PAR LA DIRECTION DU TRANSPORT DE L'AUTORITE D'AVIATION CIVILE DU PANAMA.

ALLIANCE COMMERCIALE

Les sociétés de transport aérien identifiées en Annexe No. 1, ci-après dénommées Les Parties, conviennent de conclure une alliance commerciale qui sera régie par les clauses suivantes :

- 1. OBJECTIF DE L'ALLIANCE :** L'Alliance vise à une intégration régionale commerciale entre les compagnies aériennes dont les sièges principaux se trouvent sur le territoire des pays membres de l'Association des Etats de la Caraïbe, à travers la conclusion d'Accords de Collaboration bilatéraux tels que : le partage de codes, la réservation de capacité, les programmes de fidélisation, la promotion conjointe de vols ou de destinations, la coordination d'itinéraires, le partage de bureaux et d'installations aéroportuaires, les accords de services d'escale, et d'autres accords commerciaux courants dans l'industrie aéronautique. L'Alliance a comme objectif d'améliorer le service aux clients, de promouvoir l'exploitation de nouvelles routes et d'accroître les fréquences et d'améliorer les réseaux opérationnels des sociétés, afin de relier de façon plus étroite les villes de la région et d'augmenter les vols commerciaux et touristiques entre ces dernières et les villes d'Amérique du nord et du Cône Sud.

2. **COORDINATION DES HORAIRES** : Afin d'optimiser la connectivité entre les villes et d'accélérer les transferts de passagers et de bagages en correspondance, les parties coordonneront leurs itinéraires dans la mesure du possible.
3. **PARTAGE DE CODES** : Les parties favoriseront la conclusion d'accords de partage de codes afin de maintenir et d'améliorer leur participation aux marchés.
4. **ACCORDS DE FIDELISATION** : Les parties étudieront l'opportunité de conclure des accords de participation aux programmes de fidélisation respectifs afin d'offrir à leurs passagers plus d'options pour l'accumulation de points.
5. **AGENT GENERAL DES VENTES (GSA)** : Les parties pourraient conclure des accords pour partager le même agent général des ventes dans certaines villes.
6. **SALONS VIP** : Les parties pourraient aussi conclure des accords pour le partage de salons VIP.
7. **PUBLICITE ET COMMERCIALISATION** : Les parties pourront développer conjointement des stratégies publicitaires et de commercialisation dans la promotion de nouveaux vols et routes, depuis, vers et entre les destinations sur le territoire des pays membres de l'AEC, en particulier le trafic aérien touristique et commercial.
8. **VALIDATION DE BILLETS** : Les parties pourront valider les billets d'avion conformément aux accords entre les compagnies aériennes.
9. **COMITE D'ALLIANCE**: Les parties établiront un Comité d'Alliance qui aura comme objectifs de résoudre les conflits entre les compagnies aériennes, de veiller à la sécurité opérationnelle, de développer des plans publicitaires conjoints et d'améliorer le service au passager aux fins d'une qualité totale.
10. **ACCORDS DE COLLABORATION** : Les parties soumettront à l'approbation des Autorités d'Aviation civile les accords de collaboration conclus à titre bilatéral.
11. **RESOLUTION DE DIFFERENDS** : Les conflits seront résolus, dans un premier temps à travers une consultation entre les parties impliquées. Au cas où elles ne parviendraient pas à un accord, les parties se soumettront à arbitrage conformément aux Règles de Conciliation et d'Arbitrage de l'Association internationale de Transport aérien.
12. **RESERVATION** : Les clauses du présent accord et tout document issu de la mise en œuvre de l'accord ont un caractère confidentiel. La confidentialité sera maintenue même après la résiliation de l'Accord.

13. **DUREE DE VALIDITE** : Le présent Accord a une durée de validité indéfinie. Toutefois, n'importe quelle partie pourra se retirer en donnant un préavis minimal de 90 jours par écrit. L'Accord pourra être résilié par consensus entre les parties.
14. **LOI APPLIQUEE** : La Loi de l'Etat établie dans chaque Accord de Collaboration commerciale bilatérale sera appliquée.
15. **NOTIFICATION** : Les notifications ou avis relatifs à cet Accord seront transmis aux adresses des parties énumérées ci-après : (Liste des Compagnies aériennes avec leur adresse, fax, courrier électronique)

Fait dans la ville de Port d'Espagne, Trinité-et-Tobago, le ____ jour de 2006.