

**ASSOCIATION DES ETATS DE LA CARAIBE**

XXII REUNION DU COMITE SPECIAL POUR LE TRANSPORT

Port d'Espagne, Trinité-et-Tobago, 25 octobre 2013

**Proposition de politique à être adoptée par les pays membres de l'association des états de la caraïbe en matière d'alliance entre les compagnies aériennes**

**PROPOSITION DE POLITIQUE A ETRE ADOPTEE PAR LES PAYS  
MEMBRES DE L'ASSOCIATION DES ETATS DE LA CARAIBE EN MATIERE  
D'ALLIANCE ENTRE LES COMPAGNIES AERIENNES  
(Projet de document présenté par la Colombie)**

**Décembre 2011**

**1. Introduction**

Au cours de la XX Réunion du Comité spécial de Transport de l'Association des Etats de la Caraïbe, AEC, tenue à Port d'Espagne le 30 juin et le 1 juillet 2011, il a été convenu que la Colombie avec l'appui du Costa Rica et du Secrétariat présenterait un ensemble d'idées, d'initiatives et de lignes de direction à tenir en ligne de compte par les pays, en vue d'encourager des alliances entre les lignes aériennes ayant leur siège dans la région.

Cela, en tenant compte qu'il existe un consensus au sein de l'AEC sur le besoin de promouvoir des politiques favorisant les accords commerciaux de coopération et les alliances entre les compagnies aériennes des Pays membres, comme étant avantageux pour le public, puisqu'ils permettraient d'accroître les réseaux de routes et de connexions. Par conséquent, ces alliances, qui comprennent en général des accords de partage de code et des accords internationaux, doivent être favorisées.

Ce document contient une première proposition à soumettre à la considération des Etats membres, relative aux grandes lignes d'une politique régionale dans la matière.

**2. Fondement juridique d'une politique sur les alliances**

Parmi les différents instruments qui ont été élaborés et souscrit au sein de l'AEC, dans le cadre du développement de ses objectifs de renforcement de l'intégration régionale, se trouve l'Accord sur le Transport aérien entre les Etats membres et les Membres associés, fait à la ville de Panama le 14 février 2004, et entré en vigueur le 19 septembre 2008, une fois atteint le tiers des Etats nécessaire à ce but, établi par l'article 26 de cet accord. Cet Accord a été formulé dans le cadre du programme "Unir la Caraïbe par voie aérienne et maritime", et signale dans son préambule:

**« Reconnaissant le besoin d'une politique d'aviation générale pour  
l'Association des Etats de la Caraïbe afin d'orienter les Etats Membres  
et Membres associés dans leurs arrangements aéronautiques »**

La disposition mentionnée exprime clairement l'intérêt des pays membres à avoir une politique générale en matière d'aviation, et ce but est réalisé en bonne mesure par le biais du texte convenu, qui établit un mécanisme de base de concession de droits de trafic aérien et détermine un cadre normatif uniforme pour régler la prestation des services de transport aérien entre les Etats de l'AEC.

En ce qui concerne la question spécifique des alliances, l'Accord mentionné stipule à l'article 9 la disposition suivante:

**"Article 9  
Partage de codes**

**Au cours de ses opérations dans le cadre des services de transport aérien international autorisés dans cet Accord, toute compagnie aérienne désignée d'une Partie peut, avec l'accord préalable des autorités aéronautiques concernées, passer des accords de coopération en matière de commercialisation tels que l'espace bloqué, le partage de codes et l'affrètement, avec la compagnie aérienne d'une autre Partie**

Même si la clause mentionnée s'intitule 'Partage de codes', sa portée est bien plus large, car elle fait référence aux accords de coopération en matière de commercialisation (c'est à dire des accords de coopération commerciale), et mentionne dans son énoncé, outre le partage de codes, ceux d'affrètement et ceux de location.

Par conséquent, à la lumière des citations précédentes de l'Accord en vigueur, on peut déduire qu'il existe déjà une première ligne de direction de politique multilatérale en matière d'alliances dans les pays membres et membres associés de l'AEC, qui permet qu'une compagnie aérienne désignée quelconque d'une autre Partie passe des accords commerciaux avec des lignes aériennes de l'autre Partie, bien que les accords sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques concernées, ce qui constitue un fondement juridique explicite pour permettre les alliances entre lignes aériennes. Une proposition de politique commune en matière d'alliances est élaborée, sur la base de ce fondement, en partant des principes contenus à l'article 9 et en développant les modalités et la portée des accords commerciaux, pour y incorporer les nouvelles pratiques et les tendances récentes du marché international de transport aérien.

### **3. Proposition d'une politique sur les alliances**

Compte tenu de ce qui précède, nous soumettons à la considération la proposition initiale suivante, qui contient les bases pour une politique régionale en matière d'alliances.

#### **DOCUMENT**

#### **BASES POUR UNE POLITIQUE REGIONALE EN MATIERE D'ALLIANCES ENTRE COMPAGNIES AERIENNES, A L'ASSOCIATION DES ETATS DE LA CARAIBE**

1. D'après l'article 9 de l'Accord de Transport aérien entre les Etats membres et Membre associés, il est entendu que les accords commerciaux de coopération comprennent, entre autres, les suivants:

- a. Accords de partage de code. Etablir une clause type comprenant l'option de réaliser des accords entre des Etats membres de l'AEC et des pays tiers (en dehors de l'AEC).
  - b. Accords d'exploitation conjointe. Concernant en général des questions commerciales dans le cadre d'une alliance, telles que l'emploi de marques, l'organisation commerciale, l'utilisation d'installations aéroportuaires, etc.
  - c. Accords d'utilisation d'aéronefs. Inclure les types principaux, comme le wet lease (appelé dans certains pays affrètement), l'espace bloqué (affrètement partiel), location sans équipage (Drylease), échange d'avions (Interchange), entre autres. Formuler un système flexible, permettant la réalisation de ces accords avec des compagnies aériennes de pays tiers (hors de l'AEC).
2. Incorporer de nouveaux concepts et éléments clés pour la mise en œuvre et le fonctionnement d'alliances, tels que:
    - a. L'acceptation du code de désignation commun (permettant que deux ou plus de lignes aériennes d'une alliance utilisent dans les systèmes de distribution globale le même code d'identification de leurs vols, profiter des synergies dans le domaine des systèmes de réservation, contrôle d'inventaires, enregistrement de passagers, etc.).
    - b. Acceptation de programmes de fidélisation, d'accords interlignes et d'accords relatifs à des quotes-parts, comme étant des pratiques de l'industrie qui favorisent les utilisateurs et n'ont donc pas besoin d'une approbation préalable pour leur mise en œuvre.
  3. Procédures d'approbation des accords commerciaux, dans le cadre de règlements uniformes en ce qui concerne les délais, les conditions requises et les critères d'approbation.

De toutes façons, il serait utile pour l'analyse et le processus d'élaboration finale du document, de connaître la situation actuelle de chacun des pays membres, raison pour laquelle nous proposons la réalisation d'une enquête, qui est présentée ci-jointe en Annexe 1 de ce document.

Il convient de signaler, que l'enquête présentée reproduit fidèlement celle qui a circulé par le biais de la Commission latino-américaine d'Aviation civile, CLAC, car elle est applicable à ce même sujet, et qu'elle a été préparée par la délégation de la Colombie, lors de la réalisation d'un travail semblable dans le cadre du programme du Groupe d'Experts en affaires économiques, politiques et juridiques du transport aérien, GEPEJTA, de la CLAC.

## **ENQUETE SUR LES TENDANCES RECENTES EN MATIERE D'ACCORDS DE COOPERATION COMMERCIALE AUX ETATS MEMBRES ET MEMBRES ASSOCIÉS DE L'AEC**

Le but de cette enquête est l'obtention d'information mise à jour sur la situation existant dans chacun des Etats membres en ce qui a trait aux accords de coopération commerciale entre lignes aériennes, en tenant compte de l'existence d'alliances mondiales (comme Star alliance, One world, Sky team, etc.) auxquelles participent certains des compagnies aériennes principales de notre région, ainsi que de la conformation de groupes de lignes aériennes ayant des liens de propriété, qui sont en train de produire des changements dans le milieu compétitif et aérien commercial..

L'enquête est divisée en trois sections: Aspects de la politique aérienne commerciale, aspects normatifs et de procédures d'autorisation et inventaire des accords approuvés.

### **1. Aspects de la politique aérienne commerciale**

1.1 Est-ce-que dans votre pays la politique aérienne (normes, critères ou procédures) comprend des aspects concernant les accords de collaboration ou coopération commerciale entre compagnies aériennes?

Prière de répondre dans le détail.

1.2 La politique de votre pays est-elle favorable à l'autorisation des accords entre compagnies aériennes mentionnés?

Prière d'illustrer votre réponse (critères ou paramètres dont on tient compte).

1.3 Est-ce-que dans les négociations aériennes commerciales de droits de trafic aérien votre pays inclut des clauses relatives aux accords de collaboration ou coopération commerciale entre lignes aériennes?

Si c'est le cas, précisez lesquels des accords suivants sont inclus:

1.3.1 Accords de partage de code: Indiquez si une clause type est utilisée, et s'il en est ainsi, vous êtes prié de la transcrire. Indiquez si vous acceptez que les accords soient seulement établis entre opérateurs de deux pays du bilatéral, ou si vous acceptez des accords avec des lignes aériennes de pays tiers.

1.3.2 Accords d'échange d'aéronefs: Indiquez si une clause type est utilisée, et s'il en est ainsi, vous êtes prié de la transcrire. Indiquez s'il a été requis de souscrire des accords de délégation, conformément à l'article 83 bis de la Convention de Chicago, ou un autre quelconque, comme les Accords de Double contrôle de la sécurité opérationnelle, pour pouvoir mettre en œuvre de contrats d'échange d'avions ou similaires.

1.3.3 D'autres accords de flexibilité opérationnelle: Indiquez si, à part des précédents, vous incluez dans les négociations des clauses sur d'autres accords de collaboration ou coopération commerciale (comme le wet lease, changement de calibre, code de désignation commun, licence marque, etc.).

### **2. Aspects normatifs et procédures d'autorisation**

2.1 Indiquez si dans votre code aéronautique ou dans une autre loi de votre pays, il existe des dispositions spécifiques relatives aux accords de collaboration ou coopération commerciale entre lignes aériennes, et si c'est le cas, joignez une copie du texte normatif.

2.2 Indiquez si, outre la norme précédente, il existe des procédures, critères ou éléments similaires qui sont appliqués dans votre pays pour l'obtention de l'autorisation de ces accords entre lignes aériennes. Décrivez quelle est la procédure appliquée pour obtenir l'autorisation de ces Accords et quel délai de temps requiert toute la démarche.

2.3 Indiquez si dans votre pays l'autorité aéronautique possède la compétence d'accorder l'autorisation de passer ces accords entre lignes aériennes, et s'il en est ainsi, s'il s'agit d'une compétence exclusive. Si ce n'est pas le cas, indiquez si dans votre pays une autorité autre que l'aéronautique a la fonction d'étudier et d'autoriser ces Accords, et dans ce cas là, quelle est cette autorité.

### **3. Inventaire d'Accords autorisés**

Faites une liste des Accords de collaboration ou coopération commerciale entre lignes aériennes que votre pays a autorisé pendant la période 2000-2011, en indiquant les lignes aériennes impliquées, le type d'accord (partage de code, échange d'aéronefs, affrètement ou wet lease, code de désignation, espace bloqué, etc.), durée, route ou routes couvertes (le cas échéant), type d'aéronef(s) impliquée(s) (le cas échéant).