

## FICHE PRATIQUE

### **SUR LES CONDITIONS D'OBTENTION ET LA CONSTITUTION DU DOSSIER DE DEMANDE D'UNE LICENCE D'EXPLOITATION DE TRANSPORTEUR AERIEN PUBLIC EN NOUVELLE-CALEDONIE**

L'exploitation de services de transport aérien public réguliers ou non réguliers au départ, à destination ou à l'intérieur de la Nouvelle-Calédonie, est soumise à l'obtention d'une licence d'exploitation.

Cette licence est accordée par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, après avis du directeur de l'aviation civile ou de son représentant portant notamment sur les garanties morales, financières et techniques du demandeur et sur l'opportunité de la création d'un service nouveau de transport aérien.

La délivrance et la validité de la licence d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un certificat de transporteur aérien pour les avions ou d'un agrément technique (liste de flotte) pour les hélicoptères, en cours de validité, délivrés par l'Etat et spécifiant les activités couvertes par la licence d'exploitation, ainsi qu'à la souscription par le transporteur aérien de polices d'assurance couvrant sa responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

Les licences d'exploitation ne sont pas délivrées ou maintenues en vigueur dès lors que les conditions précitées ne sont pas respectées.

En aucun cas, la licence d'exploitation n'est cessible.

L'arrêté du gouvernement relatif à l'octroi de la licence d'exploitation précise les conditions particulières éventuelles d'exercice de celle-ci, sa durée et ses conditions de renouvellement.

#### **I – Conditions d'obtention de la licence d'exploitation**

##### 1) Implantation, activité et contrôle effectif :

La licence d'exploitation de transport aérien public ne peut être délivrée à une entreprise que si :

- son principal établissement et, le cas échéant, son siège, sont situés en Nouvelle-Calédonie ;
- son activité principale est le transport aérien, exclusivement ou en combinaison avec toute autre activité commerciale comportant l'exploitation d'aéronefs ou la réparation et l'entretien d'aéronefs ;
- cette même entreprise est détenue et continue d'être détenue soit directement, soit par participation majoritaire, par des territoires nationaux et/ou des ressortissants des territoires nationaux. Elle doit, à tout moment, être effectivement contrôlée par ces territoires ou ces ressortissants. Toute entreprise ayant directement ou indirectement une participation de contrôle dans un transporteur aérien doit satisfaire aux conditions prévues au présent paragraphe.

## 2) Garanties morales :

Les personnes qui dirigeront effectivement et en permanence les activités de l'entreprise de transport aérien (gérant, président directeur général, administrateurs et directeurs généraux, président et membres du directoire, etc...) et qui sollicitent une licence d'exploitation doivent produire des preuves relatives à leur honorabilité, notamment à l'absence de faillite, de faute professionnelle grave ou d'infraction pénale. Les documents ou attestations ne doivent pas avoir, lors de leur production, plus de trois mois.

## 3) Obligations en matière de flotte :

Tout transporteur aérien public doit avoir au moins un aéronef à sa disposition, que ce soit en propriété ou par le biais d'un contrat de location sans équipage (lease agreement).

Sauf dérogation, les aéronefs exploités doivent être inscrits au registre d'immatriculation français.

## 4) Obligation d'assurance :

Tout transporteur aérien public ou exploitant d'aéronefs doit souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers, que l'aéronef utilisé lui appartienne ou qu'il fasse l'objet d'un accord de location, ou d'un accord d'opérations communes, de franchise, de partage de code ou de tout autre accord de même nature.

Le certificat d'assurance ou tout autre document valable prouvant que les exigences en matière d'assurance sont respectées est joint à l'appui du dossier de demande de licence d'exploitation.

## 5) Garanties financières :

Toute entreprise de transport aérien public demandant une licence d'exploitation pour la première fois doit pouvoir démontrer de manière suffisamment convaincante qu'elle sera à même :

- de faire face, à tout moment, pendant une période de vingt-quatre mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes ;
- et d'assumer, pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évalués sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de ses activités de transport aérien.

## **II – Constitution d'un dossier de demande de licence d'exploitation**

Toute demande de licence est accompagnée d'un plan d'entreprise portant, au moins, sur les deux premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise doit aussi indiquer le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livrerait soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le plan d'entreprise comporte, entre autres, les éléments suivants :

- a. une description détaillée des activités envisagées (services réguliers, non réguliers, vols d'affaires, de tourisme, transport de fret, travail aérien, etc...) ainsi que le contexte dans lequel celles-ci se placent (marché et parts de marché visés) ;

b.une présentation de la stratégie mercatique précisant les types de produits (haut/moyen/bas de gamme), la politique tarifaire (vis à vis de la concurrence), la commercialisation (systèmes de réservation, vente,...) et la stratégie promotionnelle ;

c.les éléments prévisionnels d'exploitation précisant, par type d'activité prévue, les objectifs en termes de passagers transportés, heures de vol, remplissage moyen, seuil d'équilibre ainsi que tout autre document permettant d'apprécier le réalisme de ces prévisions (projets de contrats, analyse de la concurrence, lettres d'intention, enquêtes, études de marché...);

d.une copie d'éventuels projets d'accords de commercialisation ou/et d'exploitation conjointes avec d'autres compagnies ;

e.une description des moyens mis en œuvre : flotte (nombre et types d'aéronefs, mode et coût d'acquisition, et contrats ou projets de contrats correspondants...), personnel (PNT, PNC, autres), politique d'embauche (recrutement saisonnier, CDI, CDD...) et organigramme de la société, infrastructures ;

Toutes informations utiles doivent être fournies à l'appui de la demande de licence, en particulier :

- l'extrait Kbis, la liste détaillée des actionnaires, avec leur nationalité (copie des pièces d'identité et extraits du casier judiciaire) et le type d'actions détenues, et les statuts de la société. Si le transporteur fait partie d'un groupe d'entreprises, des informations précises doivent être fournies sur les relations entre celles-ci ;

- les documents financiers et comptables internes les plus récents (rapport d'activité, soldes intermédiaires de gestion, etc...) ainsi que les comptes de l'exercice financier précédent (bilan, compte de résultats, annexe et rapports) certifiés par le commissaire aux comptes ou visés par un expert-comptable dans le cas où la société n'est pas tenue de désigner un commissaire aux comptes et, si elle fait partie d'un groupe, les derniers comptes consolidés de celui-ci. Si les garanties financières de l'entreprise sont apportées par des sociétés actionnaires, les derniers comptes de ces sociétés devront être transmis ;

- un bilan et un compte de résultat prévisionnels pour les deux années à venir ;

- la base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc...ainsi que les prévisions de trafic et de recettes ;

- le détail des frais de démarrage pour la période allant du dépôt de la demande au commencement de l'exploitation, et des explications sur la manière dont il est envisagé de financer ces frais ;

- le détail des sources de financement actuelles et potentielles ;

- la marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les deux premières années d'exploitation ;

- le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location (lease agreement) d'avions, y compris, dans ce dernier cas, des modalités et conditions du contrat ;

- une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile du transporteur aérien public.

Tous les documents et certificats précités devront dater de moins de trois mois. Les pièces mentionnées ci-dessus ne constituent pas une liste exhaustive et l'administration se réserve la possibilité de demander tout autre document qu'elle jugera utile.