

La Compagnie Japan Air Line comme l'entreprise publique

Osamu Kanazawa, Associate Prof.

I. Historique.

Depuis la fin de la 2^e guerre mondiale, toute activité de l'aviation civile avait été interdite au Japon par les autorités des nations alliées jusqu'à l'entrée en vigueur en 1951 du décret relatif à l'exploitation de l'aviation civile interne qui a permis la création de l'ancienne Compagnie Japan Air Line, prédécesseur de la Compagnie Japan Air Line actuelle, avec le montant du capital social équivalent à 100,000,000 yen, soit 277,777 dollars.

L'année suivante, en 1952, à la suite de l'entrée en vigueur de la loi relative à l'aviation civile en juillet et du traité de paix conclu entre les nations alliées et le Japon, le service de transport a été commencé sous la direction japonaise.

En septembre 1952, le rapport adressé par la Commission pour l'aviation au Ministre des Transports, soulignait la nécessité d'un fort appui de la part de l'Etat à l'égard de l'entreprise d'aviation japonaise qui avait besoin d'une base économique solide pour lutter contre une concurrence extrême de l'aviation internationale; à la suite de ce rapport, le projet de loi autorisant la création de la Compagnie Japan Air Line (nouvelle) a été déposé, sur l'initiative de l'Etat, à la 16^e session spéciale de l'Assemblée Nationale; le projet a été adopté et la loi promulguée le 1^{er} août 1952.

D'après cette loi, une commission avait été organisée par le Ministre des Transports pour la fondation d'une nouvelle compagnie du même nom, Compagnie Japan Air Line. Elle a vu le jour le 1^{er} octobre 1953, avec un total de 2,000,000,000 yen (5,555,555 dollars) de capital social provenant, d'une part, de fonds gouvernementaux s'élevant

à 1,000,000,000 yen, et de l'autre du fonds de commerce de l'ancienne Compagnie Japan Air Line s'élevant à 1,000,000,000 yen. L'ancienne compagnie s'est dissoute le même jour.

La Compagnie Japan Air Line ainsi créée, avec tous les privilèges et toutes les responsabilités de l'ancienne compagnie, assura le service de transport aérien des principales lignes intérieures et se fit reconnaître comme unique compagnie japonaise assurant les services réguliers internationaux. Tout en gardant le monopole dans le domaine du service international, elle occupe aujourd'hui aussi à peu près la moitié de tous les transports aériens intérieurs dont l'autre revient à la Compagnie A.N.A. (All Nippon Airways) qui est une société purement privée. En plus de ces deux compagnies, il existe quelques autres compagnies d'aviation intérieure de petite importance. Chose curieuse, La Compagnie Japan Air Line a fourni des fonds s'élevant à un quart du capital de la Compagnie A.N.A. à cette dernière, bien qu'elle lui soit concurrente.

II. Les caractéristiques d'une société d'économie mixte au Japon. (Sa nature juridique et économique)

La Compagnie Japan Air Line qui est une des sociétés d'économie mixte créées d'après des lois spéciales édictées par l'Etat, entre dans la catégorie des sociétés anonymes; elle peut cependant être considérée comme une entreprise publique dont la définition serait: "une entreprise administrée par l'Etat ou par une collectivité publique à des fins d'utilité publique".

Nous appelons sociétés d'économie mixte des sociétés anonymes qui ont été créées, sur l'initiative de l'Etat, d'après des lois spécialement édictées pour leur fondation; elles sont placées d'ailleurs sous la protection et le contrôle spéciaux de l'Etat. Elles entrent dans la catégorie des sociétés anonymes, mais à la différence des sociétés anonymes ordinaires, elles sont créées d'après des lois spéciales et se fondent sur les apports publics d'une part, et de l'autre sur les apports privés et comportent des assemblées générales. A ces

égards, elles ressemblent aux sociétés d'économie mixte en France, par exemple à la Compagnie Air France.

Les sociétés d'économie mixte, comme appartenant à la catégorie des sociétés anonymes, sont régies par les dispositions du Code de commerce, à moins que les lois spéciales concernant leur fondation contiennent les dispositions spéciales qui l'emportent sur ces dernières.

Les caractéristiques communes des sociétés d'économie mixte consistent en protection et en contrôle de l'Etat à leur égard.

Voici des exemples de la protection :

- (a) Les apports de l'Etat sont légalement ou pratiquement fixés.
- (b) Les actions possédés par l'Etat sont des actions d'infériorité.
- (c) La distribution des dividendes pour les actions possédées par les actionnaires autre que l'Etat sont garantie par l'Etat, ou pendant une certaine durée de temps fixée, une partie de dividende est fournie par l'Etat.
- (d) Les obligations peuvent être émises sans tenir compte de la limite fixée par le Code de commerce (art. 297, alinéa 1^{er}), la quantité des obligations spéciales peuvent varier à de 5 à 20 fois de la limite.

Pour ce qui est du contrôle:

- (a) Toute administration est surveillée de près par l'Etat.
- (b) Les administrateurs sont nommés par l'Etat.
- (c) Une autorisation est nécessaire pour la modification des statuts, la distribution des dividendes et l'émission des titres d'obligation.
- (d) L'administration peut être inspectée par un commissaire du gouvernement.
- (e) L'Etat détient le droit de révocation des administrateurs et des commissaires aux comptes.

III. La situation privilégiée de la Compagnie Japan Air Line.

A la différence des autres société d'économie mixte (la Société d'Exploitation de l'Energie Electrique par exemple) la Compagnie

Japan Air Line jouit de certains privilèges.

En ce qui concerne la protection de l'Etat:

La constitution des fonds est la même que celle des sociétés d'économie mixte: l'Etat peut dans la mesure de son budget fournir des fonds à la Compagnie Japan Air Line (J.A.L. art. 3). La restriction du droit de transfert des actions est reconnue qui fait exception au Code de commerce (art. 204) pour empêcher les étrangers et les personnes morales étrangères d'avoir plus de 1/3 de droit de vote de dans la Compagnie (J.A.L. art. 2, alinéa 3). Les actions possédées par l'Etat sont traitées comme actions d'infériorité (art. 10). La limite de l'émission des obligations n'est pas régie par le Code de commerce, mais elle peut être augmentée jusqu'au double de la limite fixée par ce code (art. 5). Les obligations de la Compagnie sont en principe garanties par l'Etat (art. 9). Les obligataires sont assurés de priorité en cas d'hypothèque (art. 6). L'Etat peut subventionner la Compagnie dans la mesure de son budget, s'il le reconnaît nécessaire, afin de maintenir ou développer le service régulier des transports internationaux (art. 8). Toutes ces dispositions ne s'appliquent pas aux autres sociétés d'économie mixte.

Quand aux contrôle de l'Etat:

L'autorisation du Ministre des Transports est nécessaire seulement pour nomination des administrateurs qui composent le comité de direction mais aucun article n'attribue à l'Etat le droit de nomination et de révocation des autres administrateurs et des commissaires aux comptes. L'autorisation du Ministre des Transports est aussi nécessaire pour une modification des statuts, une décision de l'assemblée générale visant à une fusion de la Compagnie ou à sa dissolution ainsi que pour l'émission des obligations (art. 7, 11 et 13). Dans ces derniers cas, le Ministre des Transports doit avoir le consentement du Ministre des Finances. Le cas est le même pour le transfert, l'acquisition et le prêt hypothécaire des appareils importants (par exemple: aéronefs) énumérés par le décret du ministère des transports. Les statuts n'attribuent aucune autorité

administrative au Ministre des Transports sur la Compagnie, mais le droit d'inspection financière s'il le reconnaît nécessaire; dans ce cas la raison d'une inspection ne peut être qu'à cause d'une demande de subvention. D'après ce qui précède, les privilèges dont jouit la Compagnie sont d'une importance considérable mais que le contrôle qu'elle subit est au contraire peu important. Toutefois avant chaque exercice social, la Compagnie doit présenter au Ministre des Transports les programmes généraux financiers et les prévisions des recettes et des dépenses, et avoir son approbation; et le Ministre peut donner des indications nécessaires à leur exécution, s'il le trouve nécessaire afin d'assurer une administration adéquate (art. 12 bis).

IV. Le capital social et des actionnaires.

Le capital social de la Compagnie Japan Air Line est de 19, 834,050,000 yen (55,945,833 dollars). Il se divise en 39,617,025 actions. Toutes les actions de la Compagnie Japan Air Line doivent être émises d'un montant nominal égal à 500 yen (1.38 dollar) et sous la forme de titres nominatifs.

Les actionnaires importants sont ci-dessous indiqués.

1) Le Ministre des Finances (l'Etat)	57.98%
2) La Compagnie d'assurances maritimes Tokio	1.73
3) La Compagnie d'assurances d'incendies Dôwa	1.64
4) La Compagnie Nomura (l'agent de change)	1.39
5) La Compagnie de chemin de fer Kinki-Nippon	1.15
6) " " Keihanshin-express	1.13
7) " " Nishi-Nippon	0.96
8) La Compagnie de Transport Nippon	0.94
9) La Compagnie d'assurance sur la vie Fukoku	0.91
10) La Banque de Tokai	0.90
total	68.73%

A la différence des sociétés anonymes ordinaires, dans lesquelles le droit de transfert des actions est assuré, La Compagnie Japan

Air Line peut, en vertu de ses statuts (J.A.L. art. 2) restreindre la négociabilité des actions pour empêcher que les personnes non-qualifiées pour être possesseurs d'aéronef, aient plus de 1/3 du droit de vote dans l'assemblée générale. Dans ce cas, la restriction doit être inscrite dans le registre du commerce. Les personnes non qualifiées pour être possesseurs d'aéronef sont des personnes physiques ou morales étrangères (de nationalité autre que japonaise) et les collectivités et établissements publics étrangers (Loi aviation civile, art. 4).

Les actions sont cependant négociables en général et cotées au 2^e marché de la bourse à Tokio, à Osaka et à Nagoya. La valeur actuelle (le 1^{er} avril 1966) en était de 820 yen (montant nominal 500 yen). Pour le dernier exercice (avril 1965 à mars 1966) la distribution des dividendes (6%) a été faite aux actionnaires autres que l'Etat. Il n'y avait pas eu cependant de distribution avant cet exercice. Les actions possédés par l'Etat sont des actions d'infériorité en ce qui concerne la distribution des dividendes. C'est-à-dire que l'Etat ne reçoit pas de dividendes si ceux distribués aux actionnaires autres que l'Etat n'atteignent pas 8%. Si le pourcentage des dividendes est supérieur à 8%, un sixième de la partie dépassant 8%, est distribué aux actionnaires autres que l'Etat, et 5/6 sont donnés à l'Etat. Dans le cas où le taux des dividendes donné à l'Etat dépasse 10%, le taux du partage peut être modifié (J.A.L. art, 10).

V. La gestion de la Compagnie.

(a) Le conseil d'administration.

La gestion de la compagnie est assurée, conformément aux dispositions du droit commun qui régissent les sociétés anonymes, sous réserve des modifications apportées par la loi du 1^{er} août 1953. On se contentera d'indications relatives à ces dernières. Ces dérogations tentent à établir un contrôle étroit de l'Etat.

La composition du conseil d'administration, en fait, s'éloigne

sensiblement de celui des sociétés ordinaires. Le conseil d'administration comprend de trois jusqu'à dix-huit membres (J.A.L. art. 4). Il n'est pas indispensable que ses membres soient des actionnaires. Nous comptons actuellement (le 1^{er} avril 1966) 5 membres qui ne sont pas actionnaires. Deux tiers des administrateurs doivent être de nationalité japonaise (Loi aviation civile, art. 4). Les administrateurs sont élus par une assemblée générale. On peut reconnaître qu'ils représentent pratiquement des intérêts divers, bien que légalement cette représentation ne soit pas exigée. Nous pourrions dire que d'après leur constitution les intérêts des 4 parties y sont représentées actuellement (le 1^{er} avril 1966): a) cinq administrateurs qui sont d'anciens fonctionnaires représentant les intérêts de l'Etat. b) six administrateurs qui sont d'ancien personnel de la Compagnie représentant les intérêts de cette dernière. c) quatre administrateurs représentant les agents du tourisme, représentant les intérêts des usagers. d) trois administrateurs représentant les intérêts des entreprises capitalistes, par exemple, la banque.

Il y a de deux sortes d'administrateurs: les uns composent le comité de direction; leur fonction propre est la direction de la compagnie. Ce sont: le président du conseil d'administration, le président directeur général, le directeur général adjoint, l'administrateur délégué, et six administrateurs dont la fonction est permanente. Le gouvernement se réserve le contrôle des personnalités choisies. La nomination définitive des dix membres du conseil nécessite un décret du Ministre des Transports (J.A.L. art. 4, ter.). Les administrateurs dont il est question ci-dessus ne peuvent exercer aucune fonction rémunérée dans des entreprises privées, sauf avec l'autorisation préalable du Ministre des Transports (art. 4, quater). Parmi les dix administrateurs, seuls le président directeur general et le directeur général adjoint ont la fonction de représenter la compagnie (art. 4, bis, alinéa 2).

Les huit autres administrateurs ne doivent pas être pourvus de fonctions de direction, mais il leur est permis d'occuper d'autre

emplois.

(b) Commissaires aux comptes.

Pour que de la surveillance légale la Compagnie (la vérification des comptes) soit possible, celle-ci doit munir, comme les sociétés anonymes ordinaires, des commissaires aux comptes. Dans le droit commun japonais, ceux-ci comme les membres du conseil d'administration, sont élus par l'assemblée générale des actionnaires, mais eux-mêmes ne sont pas nécessairement des actionnaires. Ils sont nommés seulement pour un an (Code com. art. 273).

En droit commun, toutes les sociétés anonymes doivent avoir un ou plusieurs commissaires. La loi de la Compagnie J.A.L. stipule que le nombre maximum des commissaires est de trois (art. 4). Tous les commissaires sont nommés avec des pouvoirs égaux. Ils ne composent pas un conseil de surveillance, mais chacun remplit ses fonctions indépendamment.

VI. L'actif de la Compagnie Japan Air Line.

L'actif le plus important de la Compagnie, ce sont les aéronefs:

Jet:	Daglus DC 8	11
	Daglus DC 8F	1
	Convair 880-22M	7
	Boeing 727	1
Piston:	Daglus DC 7C	1
	Daglus DC 6B	9
	Beachcraft Queen Air	3

(fin)

11111