



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

RENFORCEMENT DE LA CONCURRENCE ÉQUITABLE
DANS UN MARCHÉ LIBÉRALISÉ

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose des points de vue et des recommandations constructives en vue du renforcement de la concurrence équitable dans un marché du transport aérien libéralisé en mettant un accent particulier sur les aspects de sécurité et des considérations économiques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre en considération les suggestions proposées au paragraphe 3.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D – <i>Développement économique du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Sans objet.

1. INTRODUCTION

1.1 La République de Corée reconnaît pleinement les avantages de la « libéralisation » ou de la « déréglementation » qui contribuent à promouvoir la concurrence dans le transport aérien international.

1.2 Compte tenu des avantages de la libéralisation – tels que les bas prix des billets, une meilleure connectivité de paires de villes et des horaires de vols commodes – le marché du transport aérien a qualifié l'ensemble des pratiques ci-dessus de « ciel ouvert ».

1.3 Toutefois, les pratiques de ciel ouvert soulèvent des préoccupations en ce qui concerne les possibilités de concurrence équitable et juste entre les compagnies aériennes. La République de Corée aimerait suggérer certaines stratégies pratiques pour promouvoir une concurrence équitable entre les États membres, tout en maintenant des pratiques raisonnables et en évitant des disputes inutiles.

2. CONCURRENCE DÉLOYALE ET CONCURRENCE ÉQUITABLE

2.1 La République de Corée a augmenté le nombre d'accords ciel ouvert de services aériens et, au 1^{er} mars 2016, 41 cas avaient été réglés dans ce domaine.

2.2 Malgré les nombreux avantages d'un marché du transport aérien pleinement libéralisé, les États membres tant développés qu'en développement ont des préoccupations et des critiques en ce qui concerne les pratiques de ciel ouvert.

2.3 Récemment, certains transporteurs appartenant à des États se sont développés rapidement, avec comme objectif de dominer certaines routes spécifiques en utilisant les droits de trafic de 6^e liberté. Il semble tout à fait naturel que les compagnies aériennes capables d'offrir des sièges au prix le plus bas et avec le calendrier le plus commode séduisent les clients et que tous les services soient gérés dans un esprit de concurrence équitable.

2.4 Outre la perspective économique, une croissance rapide peut soulever des questions de sécurité. Le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859) de l'OACI décrit l'effet de tels changements, indiquant au paragraphe 5.3.75 que « Le changement peut influencer sur la pertinence ou l'efficacité des stratégies existantes d'atténuation des risques de sécurité ». En outre, de nouveaux dangers et des risques connexes de sécurité pourraient être introduits par inadvertance dans les opérations existantes lorsque des changements sont effectués.

2.5 Les États membres auxquels appartiennent les compagnies aériennes à croissance rapide susmentionnées devraient s'efforcer de conclure des accords ciel ouvert avec tous les États membres. Toutefois, ils pourraient considérer ces pratiques comme inéquitables, ce qui pourrait empêcher de gagner facilement l'appui du public.

2.6 En outre, des efforts ont été déployés pour associer aux négociations des secteurs autres que celui de l'aviation, comme ceux de l'énergie et de la construction, et les tentatives de renforcement de la libéralisation du transport aérien ont soulevé des questions politiques.

2.7 Dans un cas en Afrique, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a présenté la note de travail intitulée « Concurrence équitable et transport aérien africain » (ATCM-WP/07) à la 12^e réunion de son Comité du transport aérien tenue à Dakar (Sénégal) les 30 et 31 octobre 2012. Le

paragraphe 3.2 de l'article 3 souligne que « Les mêmes arguments sont avancés dans l'actuel débat des transporteurs étrangers dominant le marché africain et l'exploitation des droits de 6^e liberté notamment. Inéluctablement, ces arguments sont valables et demeurent le fondement des mesures de sauvegarde. »

2.8 La question de la concurrence équitable a aussi été examinée à la 6^e Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI à laquelle est consacrée la note de travail ATConf/6-WP/4 dont l'alinéa d) du paragraphe 6.1 recommande que « L'OACI devrait créer des outils conçus pour favoriser la collaboration, le dialogue et l'échange d'informations entre gestionnaires de la concurrence, pour améliorer l'environnement concurrentiel du transport aérien international. »

3. **STRATÉGIES DE RENFORCEMENT DE LA CONCURRENCE**

3.1 La République de Corée suggère plusieurs stratégies pour la libéralisation en cours du marché du transport aérien.

3.2 Les accords bilatéraux ciel ouvert devraient être conclus sur la base d'avantages économiques et sociaux réciproques pour les deux États concernés, sans crainte de distorsion du marché. Les droits de trafic devraient être pris en compte dans le secteur de l'aviation et ne devraient pas être influencés par les autres secteurs, ni être politisés. Les questions de sécurité devraient être examinées dans les marchés en croissance rapide sur la base des concepts et des pratiques de gestion de la sécurité de l'OACI. En outre, celle-ci devrait élaborer des solutions en vue de la concurrence équitable afin de rendre l'environnement plus concurrentiel pour le transport aérien international.

4. **CONCLUSION**

4.1 L'Assemblée est invitée à prendre en considération les suggestions figurant au paragraphe 3.