



**NOTE DE TRAVAIL**

**SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF)**

**Montréal, 18 – 22 mars 2013**

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif**

**2.4 : Concurrence loyale**

**PERSPECTIVE ARABE SUR LA CONCURRENCE LOYALE**

(Note présentée par les Émirats arabes unis au nom d'un groupe d'États arabes<sup>2</sup>)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail propose une réflexion sur la concurrence loyale. On y fait valoir que les mécanismes et modèles proposés par l'OACI suffisent à assurer une concurrence loyale et qu'il n'y a donc pas lieu de formuler de nouveaux principes ou instruments.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à approuver les recommandations figurant au paragraphe 6.

*Références :*

Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site  
[www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

**1. INTRODUCTION**

1.1 La libéralisation croissante du transport aérien international depuis la Cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5), le renforcement de la concurrence, l'expansion de transporteurs indépendants en réseaux d'envergure mondiale et l'apparition de nouveaux centres-pivots assurant des services sans discontinuité et offrant des avantages aux consommateurs sont autant de facteurs qui ont encouragé certains États à proposer un réexamen de la réglementation sur la concurrence en vue de son élargissement.

1.2 Parallèlement, des différences persistent entre États membres, que ce soit au niveau du développement économique, du cadre réglementaire ou des modèles commerciaux adoptés par les compagnies aériennes.

1.3 Quelle que soit l'issue du débat sur la concurrence loyale, il ne faut pas perdre de vue que l'objectif commun est de se doter de la capacité de fournir des services performants aux consommateurs

<sup>1</sup> Version arabe fournie par les Émirats arabes unis.

<sup>2</sup> Algérie, Bahreïn, Égypte, Émirats arabes unis, Irak, Jordanie, Liban, Libye, Oman, Palestine, Qatar, Maroc, Mauritanie, Royaume d'Arabie Saoudite, Soudan, Tunisie, Yémen.

et aux consignateurs, en leur offrant une gamme de produits, une connectivité accrue et un meilleur rapport qualité-prix.

## 2. FAITS NOUVEAUX

2.1 Au cours du séminaire régional européen organisé par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) le 14 novembre 2012, on a proposé que l'OACI adopte des principes fondamentaux pour des pratiques concurrentielles ouvertes et loyales et les instruments de politique y relatifs.

2.2 Par la suite, le 20 décembre 2012, le Conseil de l'Union européenne a fait siennes des conclusions dans lesquelles il reconnaît que le secteur de l'aviation et les transporteurs européens font face à d'importants défis dans un marché mondial hautement concurrentiel. À son tour, il a estimé, entre autres choses, que la Sixième Conférence mondiale de transport aérien représente l'occasion d'établir des « règles du jeu équitables » par l'adoption d'un nouveau cadre de concurrence loyale.

## 3. TRAVAUX DE L'OACI

3.1 L'article 15 des accords types de l'OACI relatifs aux services aériens (TASA) concernant la concurrence loyale présente trois options, traditionnelle, transitoire et libérale. La clause de type transitoire prévoit de manière expresse que chaque partie peut prendre des mesures pour éliminer toutes les formes de discrimination ou de pratiques concurrentielles déloyales nuisant à la position concurrentielle d'une compagnie aérienne désignée par l'autre partie.

3.2 L'article 18 des accords types de l'OACI relatifs aux services aériens (TASA) porte sur les sauvegardes. Il comporte une liste des mesures pratiquées par les compagnies aériennes pouvant être considérées comme des pratiques concurrentielles éventuellement déloyales qui peuvent mériter d'être examinées de plus près. Il s'agit, entre autres, de l'imposition de tarifs à des niveaux globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent et de l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessives.

3.3 En outre, l'article 19 des accords types relatifs aux services aériens (TASA) comprend des dispositions détaillées sur la législation sur la concurrence, en vue d'une surveillance et d'une mise en œuvre effectives.

3.4 L'OACI a également élaboré des recommandations et des éléments indicatifs sur la surveillance et la mise en œuvre de mécanismes de protection qui suffisent à assurer un cadre de concurrence loyale.

## 4. DISCUSSION

4.1 L'OACI a déjà formulé, dans le cadre des accords bilatéraux types relatifs aux services aériens, des dispositions modèles sur la « concurrence loyale », les « sauvegardes » et la « législation sur la concurrence ». Prises comme un tout, celles-ci forment un ensemble cohérent de principes censé faciliter la libéralisation progressive du transport aérien international tout en assurant des chances équitables et égales aux parties concurrentes.

4.2 Les États ont donc la possibilité d'inclure ces dispositions, en particulier les mesures de sauvegarde, dans les Accords sur les services aériens (ASA) pour se prémunir contre les pratiques concurrentielles déloyales nuisant aux compagnies aériennes qu'ils auraient désignées.

4.3 La création d'un nouvel instrument censé définir des règles du jeu soi-disant équitables présuppose l'existence d'un consensus sur la définition de ces règles alors qu'en réalité il n'en existe ni sur le plan international ni au sein du secteur de l'aviation. À son tour, l'OACI admet qu'un tel consensus est improbable parce que la situation du secteur de l'aviation varie d'un pays à l'autre. Il est donc fort à parier que tout nouvel instrument donnera lieu à des interprétations et à des applications divergentes, qu'il limitera la croissance sans entraves du transport aérien et qu'il aura une incidence négative sur l'économie mondiale pour laquelle l'aviation est un moteur de croissance.

4.4 De nombreux États ont adopté des lois sur des questions ayant une incidence sur la concurrence loyale et qui s'appliquent aux compagnies aériennes étrangères qui exploitent des liaisons vers leur territoire et à partir de celui-ci, sans égard aux dispositions des Accords sur les services aériens (ASA) conclus avec d'autres États. Ces États possèdent déjà les moyens de mettre en œuvre les lois visant à assurer une concurrence loyale, indépendamment de l'OACI et des dispositions qui pourraient figurer dans les Accords sur les services aériens.

4.5 La question des mesures de sauvegarde supplémentaires pour assurer un cadre de concurrence loyale ne se pose de manière pertinente qu'en cas de libéralisation totale de l'accès aux marchés. Idéalement, elle devrait être examinée dans le contexte d'une entente multilatérale globale sur la libéralisation du secteur de l'aviation qui comporterait des mesures de sauvegarde adéquates pour protéger les compagnies aériennes désignées d'un pays des effets de toute pratique concurrentielle déloyale.

## 5. CONCLUSIONS

5.1 Nous prônons de manière résolue la concurrence ouverte, libre, loyale et sans distorsions dans le transport aérien international. Nous sommes fermement attachés à l'élimination de toutes les formes de pratiques prédatrices ou anticoncurrentielles.

5.2 C'est pourquoi nous estimons que les mécanismes et modèles proposés par l'OACI suffisent à assurer une concurrence loyale et qu'il n'y a donc pas lieu de formuler de nouveaux principes ou instruments dont la préparation représentera des coûts et un fardeau administratif supplémentaires pour le Secrétariat.

5.3 Nous avons la ferme conviction que la Sixième Conférence mondiale de transport aérien représente le forum idéal pour la promotion de la libéralisation du transport aérien international. Nous appuyons pleinement l'utilisation des ressources de l'OACI pour décourager les partisans de restrictions de nature politique ou aéronautique à l'accès aux marchés et qui représentent la plus grande menace pour des pratiques concurrentielles ouvertes, libres, loyales et sans distorsions.

5.4 Enfin, nous demandons à l'OACI de rappeler aux États membres qu'il est entendu d'éviter toute action unilatérale et de les exhorter à ne pas y recourir pour régler des questions relatives à la concurrence loyale et aux droits de trafic.

6. **RECOMMANDATIONS**

6.1 La Conférence est invitée à :

- a) Adopter les recommandations a), b) c) et d) de la note de travail ATConf/6-WP4 ; et
- b) Convenir qu'il n'y a pas lieu de prendre de mesures supplémentaires au titre des recommandations e) et f) de la note de travail ATConf/6-WP4 pour les raisons invoquées au paragraphe 5 ci-dessus.

— FIN —