Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif
2.4 : Concurrence loyale

2.4.1 **Documentation**

2.4.1.1 La Conférence examine le point 2.4 en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/4 (Secrétariat), WP/32 (Émirats arabes unis), WP/39 (Égypte), WP/48 [États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)], WP/51 [présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)], WP/62 (États-Unis), WP/85 (Corée), WP/86 (Corée), WP/90 [Conseil international des aéroports (ACI)], WP/99 [Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)].

2.4.1.2 La Conférence prend également note des documents d'information IP/4 (Irlande) et IP/14 (Corée).

2.4.2 **Analyse**

2.4.2.1 Le principe de l'égalité des chances est inscrit dans la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), dans laquelle les États sont convenus que des services de transport aérien international « peuvent être établis sur la base de l'égalité des chances » et que tous les États « doivent avoir une possibilité équitable d'exploiter des entreprises de transport aérien international ».

2.4.2.2 Diverses questions sont soulevées dans le cadre de l'examen de la question relative à la concurrence loyale. Certains États appellent l'attention sur les défis que doivent relever les petites compagnies aériennes, en particulier celles des pays en développement, qui sont en concurrence avec des transporteurs beaucoup plus gros, défis parfois aggravés par la conclusion de fusions et d'alliances entre compagnies aériennes et l'adoption de mesures unilatérales ou discriminatoires qui empêchent l'égalité des chances. D'autres États mettent l'accent sur l'application non uniforme des lois et politiques en matière de concurrence, y compris des normes relatives à l'octroi de l'immunité antitrust. D'autres encore notent les incidences négatives sur la concurrence des dispositions qui entravent l'accès aux marchés. D'autres enfin font valoir que la libéralisation des marchés doit aller de pair avec des mesures concrètes visant à assurer la loyauté dans la concurrence.

2.4.2.3 Un certain nombre d'États appuient les travaux de l'OACI visant à définir les principes fondamentaux sur la concurrence loyale, à la fois pour permettre une meilleure compréhension de ce qui est juste et de ce qui ne l'est pas et pour indiquer les mesures qu'il convient de prendre pour résoudre les problèmes. Parmi les mesures indiquées figurent l'adoption et l'application effective de lois sur la concurrence qui s'appliquent au transport aérien international et de règles claires et strictes sur les aides publiques, ainsi que l'inclusion de clauses favorisant la juste concurrence dans les accords de services aériens basés sur les modèles de l'OACI. D'autres États font mention de principes de concurrence loyale visant à empêcher le contrôle des marchés par les transporteurs dominants, à assurer un accès équitable à tous les transporteurs, à interdire la discrimination et à mettre fin aux pratiques abusives. Cela dit, quelques États expriment leur désaccord sur la proposition d'énoncer des principes fondamentaux, faisant valoir : a) que les efforts pour parvenir à un consensus sur de tels principes se révéleront infructueux en raison des écarts importants qui séparent les points de vue et les pratiques des États ; b) que les questions de concurrence loyale peuvent être traitées de manière efficace dans les instruments bilatéraux existants et en utilisant les textes modèles de l'OACI ; c) qu'un grand nombre de compagnies aériennes et d'aéroports appartiennent à des États (d'où il découle que les principes fondamentaux allant contre ce fait

seraient contraires au principe de souveraineté des États dans la Convention de Chicago) ; et d) que les principes fondamentaux sur la concurrence loyale pourraient être mal interprétés ou utilisés pour faire obstacle à la concurrence.

2.4.2.4 En dépit de ces différences, la Conférence est largement d'accord sur le fait que la concurrence loyale est un important principe général dans l'exploitation de services aériens internationaux et que les États devraient tenir dûment compte des préoccupations des autres États quand ils appliquent au transport aérien international des lois en matière de concurrence. Un débat s'engage sur la question de savoir si tous les États devraient adopter des lois spécifiques sur la concurrence concernant le transport aérien international. La Conférence convient toutefois que la coopération entre autorités chargées de la concurrence devrait être encouragée afin de favoriser des approches plus compatibles et que l'OACI pourrait jouer un rôle de chef de file pour faciliter ce processus. À ce sujet, les États expriment leur appui à l'élaboration de plus amples orientations de l'OACI sur les questions de concurrence, à l'élaboration par l'OACI d'un recueil des politiques et pratiques en matière de concurrence et à l'organisation par l'OACI d'un forum d'échange entre les autorités chargées de la concurrence pour renforcer la coopération, le dialogue et l'échange de renseignements (peut-être inspiré de la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens – ICAN, ou parallèle à celle-ci).

2.4.2.5 Sur un sujet différent, il est noté que la concurrence entre les aéroports s'est intensifiée, et l'idée est avancée que cela devrait permettre une « approche réglementaire allégée » en vertu de laquelle les partenaires commerciaux se consulteraient sur des questions telles que les redevances. Un certain nombre d'États sont contre cette idée ; ils soulignent que les autorités de réglementation doivent continuer à exercer une supervision. Il est toutefois noté que l'on pourrait envisager des niveaux différents de supervision réglementaire.

2.4.2.6 Le président, avec l'appui du vice-président, crée un groupe ad hoc pour aider à accélérer les travaux de la Conférence en vue de dégager un consensus sur les différents points de vue exprimés à la réunion. Le groupe ad hoc est composé de représentants des États Membres suivants : Émirats arabes unis, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Indonésie, Irlande et République de Corée.

2.4.3 **Conclusions**

2.4.3.1 Sur la base de la documentation examinée et du débat tenu sur la concurrence loyale dans le cadre du point 2.4 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) conformément à la Convention de Chicago, la concurrence loyale est un important principe général dans l'exploitation de services aériens internationaux ;

b) les politiques de l'OACI sur la concurrence sont toujours valables, si on en juge par les pratiques observées, notamment l'inclusion dans les accords de services aériens de clauses types de l'OACI sur la concurrence. L'OACI devrait continuer à suivre l'évolution de la situation et mettre à jour, en tant que de besoin, ses politiques et ses orientations en réponse à l'évolution de l'industrie et des pratiques des États ;

c) il est reconnu que les États devraient tenir dûment compte des préoccupations des autres États dans l'application au transport aérien international de lois et politiques nationales ou régionales en matière de concurrence et qu'il doit y avoir une coopération entre les autorités chargées de la concurrence, notamment dans le cadre de l'approbation d'alliances et de fusions ;

d) à ce sujet, l'OACI devrait jouer un rôle de chef de file dans la conception et l'élaboration d'instruments visant à encourager le dialogue et l'échange d'informations entre les autorités concernées, dans le but de favoriser des approches réglementaires plus compatibles. L'OACI pourrait élaborer, par exemple, un recueil détaillé des politiques et pratiques nationales et régionales en matière de concurrence, ainsi qu'un instrument servant de forum pour renforcer la coopération, le dialogue et l'échange de renseignements.

2.4.4 Recommandations

Recommandation 2.4/1 — Concurrence loyale

La Conférence recommande :

a) que les États prennent en considération le fait que la concurrence loyale est un important principe général dans l'exploitation de services aériens internationaux ;

b) que les États, tout en tenant compte de la souveraineté nationale, élaborent des lois et des politiques en matière de concurrence qui s'appliquent au transport aérien et que, ce faisant, ils prennent en considération les orientations de l'OACI en matière de concurrence ;

c) que les États tiennent dûment compte des préoccupations des autres États dans l'application au transport aérien international de lois ou de politiques nationales et/ou régionales en matière de concurrence ;

d) que les États accordent l'attention voulue aux orientations de l'OACI dans les accords de services aériens et dans les règles nationales ou régionales portant sur la concurrence ;

e) que les États encouragent la coopération entre les autorités nationales et/ou régionales chargées de la concurrence, notamment dans le cadre de l'approbation d'alliances et de fusions ;

f) que l'OACI élabore des instruments, comme un forum d'échange pour renforcer la coopération, le dialogue et l'échange de renseignements entre les États membres, afin de promouvoir des approches réglementaires plus compatibles en ce qui concerne le transport aérien international ;

g) que l'OACI élabore un recueil des politiques et pratiques en matière de concurrence qui sont en vigueur aux niveaux national ou régional ;

h) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation en ce qui concerne la concurrence dans le domaine du transport aérien international et mette à jour, en tant que de besoin, ses politiques et ses orientations sur la concurrence par l'intermédiaire du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP).

– – – – – – – – – – – –