

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

- Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation**
2.3 : Concurrence loyale et mécanismes de protection

**OPINION DE LA GÉORGIE SUR CERTAINS ASPECTS DE LA LIBÉRALISATION
(POLITIQUE TARIFAIRE)**

(Note présentée par la Géorgie)

SOMMAIRE

La présente note soumet l'opinion de la Géorgie sur le besoin d'établir une politique tarifaire en deux phases pour l'étape du développement de la libéralisation liée à l'adaptation.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 2.

RÉFÉRENCES

Doc 9626, *Manuel sur la réglementation du transport aérien international*
Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*
Actes de la quatrième Conférence mondiale de transport aérien

1. INTRODUCTION

1.1 L'élément le plus important de l'accès aux marchés est sans aucun doute le tarif de transport et les conditions de son application.

1.2 On peut considérer que le système d'approbation des tarifs à deux niveaux, qui comprend au départ une entente au niveau des transporteurs aériens puis une approbation par les autorités aéronautiques, est devenu désuet. Il ne répond plus aux besoins des consommateurs et ne favorise pas l'intensification de la concurrence entre transporteurs désignés. L'expérience indique que le moment est venu de transformer ce système.

1.3 Tout en appuyant la nécessité de développer le processus de libéralisation (par phases mais progressivement), nous estimons que la libéralisation progressive de la politique tarifaire est

nécessaire et souhaitable afin de garantir une concurrence saine et permanente. Il ne faut toutefois pas oublier le besoin d'un code de déontologie pour les transporteurs aériens désignés portant, entre autres, sur les tarifs et interdisant le dumping ainsi que l'augmentation injustifiée ou la réduction excessive des prix.

1.4 À cet égard, lors de l'analyse de la pratique actuellement suivie par les transporteurs aériens en matière de concurrence et compte tenu des nombreux aspects de la concurrence «malsaine», nous estimons nécessaire que les États disposent de moyens d'intervention appropriés lorsque surviennent des problèmes d'établissement des prix qui affectent l'intérêt des consommateurs.

1.5 Nous comprenons que la création de tout mécanisme «pour le développement de la libéralisation» peut aller à l'encontre de la libéralisation par étapes mais progressive, à la suite de quoi l'utilisation de ces mécanismes pourrait n'être jugé approprié qu'au cours de la phase d'adaptation de la libéralisation progressive.

1.6 En résumé, la politique tarifaire relative à la phase d'adaptation du développement de la libéralisation comporte deux phases :

Phase 1 Approbation des tarifs passagers de base uniquement dans l'État partie à un accord et où commence le transport, compte tenu du droit pour les transporteurs de les augmenter (+ 5 %) ou de les réduire (- 20 %), avec libéralisation totale des tarifs marchandises.

Phase 2 Application des tarifs passagers par les transporteurs aériens selon le principe de la «double désapprobation».

2. DÉCISION DE LA CONFÉRENCE

2.1 La Conférence est invitée à noter le besoin d'une libéralisation progressive de la politique tarifaire, compte tenu du droit souverain pour les États de prendre des décisions fondées sur leur approche aux questions de libéralisation de ladite politique.