

**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**
2.2 : Accès aux marchés
2.3 : Concurrence loyale et mécanismes de protection

**FAÇON DE VOIR DE LA GÉORGIE SUR CERTAINS ASPECTS DE LA
LIBÉRALISATION (LA NÉCESSITÉ D'ASSURER L'ÉGALITÉ
DES CHANCES AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS)**

(Note présentée par la Géorgie)

SOMMAIRE

Cette note expose la position de la Géorgie sur la nécessité d'assurer l'égalité des chances aux transporteurs désignés pour assurer les services aériens internationaux réguliers.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 2.1.

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*
Expérience propre de la Géorgie en matière de réglementation du marché.

1. INTRODUCTION

1.1 La création d'alliances, une pratique qui se répand largement chez les grands transporteurs, mérite une attention prudente en ce qui concerne l'accès aux marchés pendant les phases de la libéralisation. L'octroi de droits d'accès aux marchés à un transporteur de l'alliance peut être utilisé pour le développement d'un certain marché non seulement par ce transporteur, mais aussi par ses «partenaires» dans l'alliance. Trois méga-alliances contrôlent plus de la moitié du marché du transport aérien régulier du monde, ce qui veut dire qu'il pourrait arriver que les transporteurs aériens «faibles» soient laissés de côté.

1.2 Les grands transporteurs aériens jouent naturellement un rôle assez solide dans l'économie de leurs pays, mais les transporteurs aériens «faibles» jouent aussi un rôle substantiel dans l'économie de leurs pays en développement.

1.3 À cet égard, nous pensons que les décisions de la Conférence devraient traduire la nécessité d'assurer au transporteur aérien «faible» d'un État le droit d'être un participant jouissant de pleins droits dans le processus de transport pour développer son «propre» marché avec le potentiel du transporteur aérien désigné fort de l'autre État.

1.4 Le transporteur «faible» ne devrait pas se considérer «dégradé» à cause de l'impossibilité de satisfaire les besoins du consommateur en matière de services aériens (au contraire, le transporteur «faible» ensemble avec le transporteur «fort» devrait devenir nécessaire pour satisfaire les besoins des passagers).

1.5 À ce propos, il apparaît nécessaire que l'OACI recommande aux États la conclusion obligatoire d'une entente entre les transporteurs aériens «fort» et «faible» (correspondances interlignes, partage de code, accord spécial de répartition au prorata) afin que ce dernier soit un participant non seulement avec de pleins droits, mais aussi avec des chances égales dans le processus de transport. Ceci peut aussi être considéré comme une mesure préférentielle en faveur du transporteur aérien «faible».

1.6 Les pays en développement devraient sentir le puissant appui de la communauté aéronautique mondiale au moyen d'une réévaluation des principes fondamentaux des relations réciproques dans le cadre d'un nouvel arrangement prévoyant «non seulement l'égalité des droits (d'accès aux marchés), mais aussi l'égalité des chances».

1.7 Nous comprenons «l'égalité des chances» comme signifiant qu'en obtenant l'accès aux marchés les transporteurs aériens désignés qui se livrent concurrence s'offriraient réciproquement leurs opportunités potentielles de développer le marché (ce que l'on entend est l'utilisation mutuelle des SIR, la possibilité d'utiliser le réseau de routes ramifié du transporteur «fort», la reconnaissance mutuelle et l'utilisation mutuelle de documents de transport et d'autres opportunités commerciales). Par qui et comment ces opportunités seront utilisées dépendra des entreprises de transport aérien elles-mêmes. La concurrence sera fondamentalement exprimée sous forme de la qualité et de la quantité des services fournis au consommateur. Un tel principe favorise principalement «Sa Majesté le consommateur».

1.8 Nous comprenons naturellement que réaliser ce qui précède signifie s'engager dans les activités organisationnelles de sujets de droit privé. C'est un sérieux obstacle au développement de la libéralisation, vu la grande diversité des lois et des règles des États contractants et il n'est pas facile de le surmonter. Toutefois, à cet égard, nous devons tenir compte des buts, des échelles et des résultats finals possibles de la libéralisation, qui sont plus élevés que les droits commerciaux des sujets individuels.

2. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

2.1 La Conférence est invitée à :

- a) prendre note de la position de la Géorgie sur la nécessité d'offrir des chances égales aux transporteurs aériens en concluant un accord commercial détaillé au niveau de ces transporteurs aériens;

- b) charger le Secrétaire général de l'OACI de créer un groupe de travail chargé d'étudier le mécanisme juridique pour la conclusion d'un accord commercial détaillé au niveau des transporteurs aériens et d'élaborer un projet pour un tel accord ou les principes fondamentaux d'un tel accord;
- c) ajouter le quatrième alinéa suivant au paragraphe 6.1 (Arrangement réglementaire recommandé) de la note ATConf/5-WP/11 dans l'article proposé sur les « Sauvegardes contre les pratiques anticoncurrentielles » :

«4. Les Parties conviennent que les compagnies aériennes désignées sur les routes couvertes par un accord devraient avoir des possibilités équitables et égales de développer le marché aéronautique des Parties et que pour assurer une concurrence saine et durable, les compagnies aériennes désignées doivent conclure entre elles des accords sur les correspondances aéronautiques, le partage de code et la réservation de capacité.»