

**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

CONCURRENCE LOYALE ET MÉCANISMES DE PROTECTION

(Note présentée par le Pakistan)

SOMMAIRE

La suite à donner figure au § 2.1.

1. ANALYSE

1.1 Les participants à la présente Conférence de transport aérien sont appelés à examiner les questions en rapport avec les défis et les promesses de la libéralisation du transport aérien et les effets qu'elle pourrait avoir sur les transporteurs aériens, les fournisseurs de services de navigation aérienne et le contexte plus large de la réglementation, incluant le commerce, la société en général et les politiques de l'emploi. Ils ont à examiner aussi les mécanismes de sauvegarde qui seraient nécessaires pour combattre les pratiques anticoncurrentielles, que celles-ci portent sur la tarification ou sur les dispositions en matière de capacité, et les incidences que la participation à des arrangements multilatéraux de coopération pourrait avoir pour les transporteurs aériens.

1.2 Il y a aussi l'appréhension que le futur cadre réglementaire ne vise à donner aux transporteurs aériens une souplesse susceptible de mener à des actions qui constitueraient une concurrence déloyale, et par conséquent la nécessité de mesures propres à décourager et à éliminer efficacement de telles actions. Lors de la conférence de 1994, l'opinion générale était qu'une plus grande libéralisation mènerait à un recours croissant aux lois sur la concurrence afin d'assurer une concurrence loyale, et que l'application extraterritoriale de ces lois pourrait donner lieu à des controverses et différends entre États. Le Pakistan était d'avis, position soutenue aussi lors de la conférence de transport aérien de 1994 par les pays en développement et les pays du tiers monde, que ces pays, en raison de la diversité de leurs situations et des disparités des opportunités dont ils disposent, n'appuient pas le concept multilatéral pour la conduite des activités des transporteurs aériens. Le texte qui est soumis à l'OACI sur la déclaration de principes généraux pour le transport aérien international insiste aussi sur ce point, et c'est sur cette base même que le Pakistan n'appuie pas, pour le moment au moins, une participation à l'arrangement multilatéral pour la conduite des activités des transporteurs aériens. L'OACI est aussi d'avis que les États en situation de disparité sur le plan économique puissent s'intégrer progressivement

(2 pages)

G:\ATConf.05\ATConf.05.wp.056.fr\ATConf.05.wp.56.fr.doc

au cadre multilatéral d'activités des compagnies aériennes. Pour assurer l'acheminement des passagers et des marchandises, les compagnies aériennes ont besoin d'opérer dans un environnement propice. Le Pakistan estime aussi que des mesures efficaces devraient être en place avant que la libéralisation ne soit entreprise, ce qui assurerait une participation significative. Une autre question importante est le développement d'un mécanisme qui permette de maintenir une saine concurrence, en empêchant les compagnies aériennes désignées de se livrer à des pratiques de dumping de prix, prix prédateurs, tarifs excessivement élevés, prix discriminatoires, dumping de capacité, capacités prédatrices, capacités insuffisantes ou capacités discriminatoires. De l'avis général, une plus grande libéralisation amènerait à recourir de plus en plus aux lois sur la concurrence pour assurer une concurrence loyale, et l'application extraterritoriale de ces lois pourrait entraîner des controverses et des différends entre les États.

2. SUITE À DONNER POUR LA CONFÉRENCE

2.1 Il est recommandé que la Conférence définisse quels sont les critères précis pour déterminer qu'il y a dumping de capacité sur un marché ou, de même, insuffisance de capacité. Une façon de procéder pourrait être de recourir aux données réelles du marché sur le coefficient d'occupation passagers comme élément de comparaison vis-à-vis du coefficient d'occupation qui correspond au seuil de rentabilité pour une certaine paire de villes, sur la base des tarifs minimaux établis et des coûts d'exploitation prévus, au-dessous desquels les compagnies aériennes ne sont pas censées réduire leurs prix sans tomber dans les catégorie du dumping de prix, de la prédation ou des prix discriminatoires.