

**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 MESURES DE SAUVEGARDE

(Note présentée par l'Arabie saoudite, Bahreïn, l'Égypte, les Émirats arabes unis, l'Iraq, la Jamahiriya arabe libyenne, la Jordanie, le Liban, le Maroc, l'Oman, le Qatar, le Soudan, la Syrie, la Tunisie et le Yémen et par l'observateur de la Palestine)²

SOMMAIRE

La présente note porte sur la meilleure façon d'appliquer des règles sur la concurrence loyale et des mesures de sauvegarde dans un environnement du transport aérien international libéralisé et concurrentiel.

La suite proposée figure au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 Avec la libéralisation du transport aérien, on constate un élargissement progressif de certains concepts traditionnels concernant la concurrence loyale et l'égalité des chances pour les transporteurs aériens et le marché du transport aérien. Pour avoir une concurrence loyale, particulièrement dans les cas où les États ont accepté le principe de la libre concurrence, il faut appliquer certaines règles de conduite. Le rôle des gouvernements dans ce cas se limitera à faciliter et à réglementer plutôt qu'à participer activement au développement du transport aérien international.

1.2 Sous le régime qui se fait jour, les forces du marché ont apporté le lien nécessaire entre les prestataires de services et les consommateurs. Des organismes autonomes chargés de la réglementation et de la préservation de la concurrence ont joué le rôle fondamental de supervision des forces du marché, en essayant de garantir la viabilité d'un tel régime à long terme. Avec le temps, et comme ce fut le cas dans d'autres secteurs de l'économie, le processus de libéralisation s'est développé parallèlement à des règles et à des politiques sur la concurrence de manière à établir une relation intégrée

¹ La version en arabe a été fournie par les membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC).

² Membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC).

et interdépendante. Les États qui ont opté pour la libéralisation du marché du transport aérien sont convenus de relâcher les restrictions relatives à l'accès aux marchés dans leurs accords bilatéraux. Il leur faut donc convenir mutuellement d'un ensemble commun de mesures et d'une description générale de ce qui est considéré comme une concurrence loyale ou déloyale. Cela est jugé nécessaire à une approche progressive permettant de garantir la participation, l'adaptation et la concurrence loyale.

1.3 Le succès du passage à un système de transport aérien international libéralisé dépend de la mise au point de mécanismes acceptables qui préserveraient la participation de tous les pays, particulièrement les pays en développement, de façon efficace et durable. On peut s'attendre à ce que le niveau et la nature de la participation des divers transporteurs varient, mais la garantie du service, particulièrement sur les marchés plus petits, est une question très importante dans ce contexte.

2. FAÇONS DE METTRE EN PLACE DES RÈGLES SUR LA CONCURRENCE ET DES SAUVEGARDES DANS UN ENVIRONNEMENT LIBÉRALISÉ

2.1 Étant donné la diversité des phases de libéralisation parmi les États ainsi que la disparité de l'élaboration et de l'application de la législation sur la concurrence, on peut avancer les trois scénarios suivants pour prendre en compte la situation actuelle :

- a) cas où les deux parties à un accord bilatéral (ou toutes les parties à un accord multilatéral) ont adopté un environnement libéralisé pour le transport aérien international et ont des lois et des politiques sur la concurrence, qu'elles aient ou non un accord bilatéral de coopération distinct pour les questions de concurrence;
- b) cas où les deux parties à un accord bilatéral ou multilatéral sont convenues de passer à un environnement libéralisé, même s'il n'est pas entièrement de type «ciel ouvert», pour les transporteurs désignés par elles, mais où il est nécessaire d'avoir un arrangement institutionnel pour garantir la concurrence ainsi qu'une participation effective de leurs transporteurs aériens, indépendamment de leur taille et de leur force concurrentielle;
- c) cas où les parties à un accord bilatéral, si elles ne sont pas encore prêtes à libéraliser l'accès aux marchés, considèrent que la libéralisation est un objectif souhaitable à long terme et désirent suivre une démarche progressive qui garantira la participation, l'adaptation et la concurrence équitable.

3. ANALYSE ET CONCLUSION

3.1 Les États qui relèvent du premier scénario mèneraient généralement une politique destinée à renforcer la relation de soutien mutuel entre la libéralisation du transport aérien international et l'application de la législation sur la concurrence au moyen d'un accord de coopération bilatéral (ou multilatéral) sur les aspects de procédure aussi bien que sur les aspects de fond (c'est-à-dire la convergence) de ces législations. Un plus grand recours aux analyses et normes adoptées suivant la démarche du cas par cas répondrait à leur besoin de disposer d'un ensemble distinct de lignes directrices sur la concurrence.

3.2 Dans le cas des États qui relèvent des deux derniers scénarios, la relation entre la libéralisation du transport aérien et l'application des lois sur la concurrence pourrait en être encore au

stade de la formation, ce qui exigerait d'eux, dans une situation de transition vers un environnement complètement libéralisé, qu'ils recherchent un arrangement institutionnel spécifique, tel qu'un mécanisme de sauvegarde et/ou un accord sur l'application de la législation sur la concurrence. Il leur faudrait aussi un autre outil pratique sous la forme d'un mécanisme efficace de résolution des différends.

4. LES RÈGLES DE LA CONCURRENCE ET LA COMMISSION ARABE DE L'AVIATION CIVILE (CAAC)

4.1 Les pays arabes s'intéressent de plus en plus à la réglementation de la concurrence, compte tenu de la mondialisation de l'économie et de l'impact de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) aux niveaux national, régional et international, puisqu'il est devenu clair qu'une économie de libre marché est une réalité incontournable. Les règles sur la concurrence ayant pour premier but un fonctionnement adéquat et équilibré des mécanismes du marché, on peut estimer que l'élaboration de telles règles au niveau arabe est une des priorités économiques dans le contexte de la mise en œuvre d'une Zone de libre échange arabe plus large ou de l'extension des libertés de l'air entre les pays arabes.

4.2 Une étude de la Ligue arabe sur la législation et les politiques en matière de concurrence dans les pays arabes a montré qu'il fallait à ce sujet une politique claire et bien définie pour appuyer le secteur commercial et apporter les garanties nécessaires face aux défis de l'avenir.

4.3 Il convient de mentionner que, dans le monde arabe, il y a maintenant une tendance à adopter des règles et politiques sur la concurrence. Le Maroc et la Tunisie ont adopté une loi sur la concurrence et de nombreux autres États arabes ont modifié leur législation commerciale en y ajoutant des dispositions à ce sujet. L'Égypte et le Liban sont eux aussi en train de mettre la dernière main à une loi nationale sur la concurrence.

4.4 La Ligue arabe a pour sa part produit un texte type concernant la concurrence et les règles antitrust. Le Conseil économique et social de la Ligue arabe l'a récemment approuvé (11-12/9/2002) pour que les États s'en servent comme modèle dans l'élaboration de leurs règles sur la concurrence.

4.5 La Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) a estimé que, pour que la libéralisation du transport aérien progresse comme on le souhaite dans l'environnement économique international actuel, il était de la plus haute importance de disposer d'un système qui garantisse une concurrence loyale sur le marché, et de prévoir des garanties donnant une protection contre les abus. Elle a donc axé ses efforts sur la mise au point d'un programme de libéralisation du transport aérien entre les pays arabes ainsi que d'un mécanisme pour le mettre en œuvre. Ce mécanisme a été entériné au 14^e Sommet arabe tenu à Beyrouth. Le programme intègre le principe de base de la concurrence loyale, outre des règles et des mesures de protection contre les éventuels abus.

4.6 Il est important que le mécanisme d'élargissement des libertés de l'air dans les pays arabes prenne en compte la nécessité d'une concurrence loyale et de la non-discrimination entre les transporteurs, et il faut donc un code de conduite et un mécanisme de règlement des différends. En outre, la CAAC tient à inclure dans le projet d'accord sur la libéralisation du transport aérien (auquel elle travaille actuellement de façon qu'il soit prêt pour des accords multilatéraux entre États arabes pendant la dernière phase du programme) de nombreuses règles qui concernent la concurrence, qu'il s'agisse des droits de trafic accordés, de la capacité, des tarifs ou de la désignation des transporteurs et du règlement des différends, de même que plusieurs autres règles visant à faire sorte que ces principes soient respectés.

5. SUITE PROPOSÉE

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à demander à l'Organisation de l'aviation civile internationale d'actualiser le code de conduite et les mesures de sauvegarde relatives à la concurrence loyale pour permettre la participation des transporteurs aériens au marché du transport aérien international et de prévoir des dispositions à ce sujet dans le Modèle d'accord sur les services aériens;
- b) à envisager d'inclure des mesures préférentielles dans l'Annexe au Modèle d'accord sur les services aériens, pour garantir la participation active et durable des pays en développement au marché du transport aérien international;
- c) à élaborer un mécanisme de règlement des différends destiné aux accords bilatéraux, qui s'appliquerait à toutes sortes de différends qui peuvent survenir dans le cadre de ces accords, y compris ceux qui concernent les pratiques concurrentielles déloyales.

— FIN —