



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

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

Point 2.4 : Concurrence loyale

PRINCIPES DE BASE D'UNE CONCURRENCE LOYALE

(Note présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres¹ et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² (CEAC))

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail entend souligner l'importance d'élaborer, sous la houlette de l'OACI, une approche globale en vue d'assurer une « concurrence loyale » dans le transport aérien international. Une concurrence loyale devrait être un élément clé de l'élaboration de la réglementation économique du transport aérien international, y compris de la poursuite de la libéralisation de l'accès aux marchés. Une concurrence loyale est considérée comme un objectif clé par les États membres de l'UE et de la CEAC.

Suite à donner : La Conférence est invitée à souscrire aux recommandations présentées au paragraphe 5.

<i>Références :</i>	Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site www.icao.int/meetings/atconf6 .
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien international, en tant que secteur de services, est en concurrence sur un marché mondial de plus en plus ouvert, de sorte qu'une compétitivité durable dépend de conditions de concurrence ouvertes et loyales. En effet, une concurrence ouverte et loyale fournit du choix et un bon rapport qualité/prix aux consommateurs, et soutient la qualité, la productivité, l'efficacité et l'innovation dans le secteur du transport aérien.

1.2 Les questions de concurrence loyale, telles que les subsides d'État, les garanties, les pratiques anticoncurrentielles, etc., ont été soulevées et discutées à l'OACI mais sans, jusqu'à présent, déboucher sur une compréhension commune de cette matière importante. À la onzième réunion du Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien (ATRP/11), qui s'est tenue en juin 2012, ce point a été décrit comme un problème important que la Sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) devrait examiner dans la perspective d'éventuelles nouvelles actions de l'OACI, notamment l'élaboration de principes de base de concurrence loyale.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. **EXPÉRIENCE EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE CONCURRENCE OUVERTE ET LOYALE**

2.1 Au fil du temps, le transport aérien a été totalement libéralisé au sein de l'Union européenne (UE). La libéralisation a progressé parallèlement à l'harmonisation de la réglementation dans tous les domaines de l'aviation civile, ce qui a généré un marché unique du transport aérien totalement ouvert et profondément intégré, où des autorités indépendantes au niveau national et/ou de l'UE veillent au respect des règles régissant la concurrence et les aides d'État, ainsi que des exigences économiques et techniques. En soutenant 5,1 millions d'emplois et en contribuant pour 365 milliards € au PIB³ européen, soit 2,4%, le secteur de l'aviation de l'UE apporte une contribution vitale à la croissance économique, à l'emploi, au tourisme et aux contacts interpersonnels, ainsi qu'à la cohésion régionale et sociale. Il n'aurait pas été possible de dégager ces avantages significatifs dans un cadre qui limite gravement la concurrence, tel que des accords bilatéraux restreints de services aériens.

2.2 Le marché du transport aérien de l'UE a servi de base à la poursuite de l'intégration à un niveau paneuropéen plus large. L'« Espace aérien commun », en cours d'installation via des accords aéronautiques globaux entre l'UE et ses voisins⁴, repose sur les mêmes principes de marchés ouverts, d'harmonisation des réglementations et d'application de règles de concurrence compatibles pour assurer une concurrence loyale.

2.3 De plus, l'UE a négocié des accords globaux concernant l'aviation avec d'autres partenaires aéronautiques clés au delà des frontières de l'Europe. Les accords signés avec les États-Unis (É.-U.) et le Canada, respectivement, comprennent des clauses qui offrent des garanties légales de concurrence loyale. Les autorités pertinentes des parties à ces accords respectifs coopèrent entre elles pour appliquer efficacement les principes de concurrence loyale convenus conjointement.

2.4 Comme le marché mondial du transport aérien devient de plus en plus ouvert et concurrentiel, il est plus important de garantir l'absence de pratiques déloyales susceptibles de provoquer des distorsions de concurrence. Là où des conditions de concurrence loyale existent, il vaut mieux abroger ou réduire les restrictions d'accès au marché, par ex. dans des accords bilatéraux de services aériens, afin que les compagnies aériennes puissent se concurrencer librement. En effet, une concurrence loyale est un principe important pour atteindre l'objectif d'une libéralisation totale de l'accès aux marchés et pour en récolter les fruits. De plus, l'existence d'une concurrence loyale est aussi susceptible d'encourager les États à poursuivre leur progression sur la voie de la libéralisation de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes.

3. **ANALYSE**

3.1 **Quelles sont les conditions pour atteindre un environnement de concurrence loyale ?** Pour élaborer les principes de base de la concurrence loyale, il convient de fixer des conditions qui permettront d'établir s'il existe (ou non) une concurrence loyale sur un marché déterminé du transport aérien. Les conditions suivantes sont suggérées :

³ «Aviation: Benefits Beyond Borders », Rapport rédigé par Oxford Economics pour ATAG, mars 2012. Il convient de noter que ces chiffres tiennent compte d'effets indirects et induits considérables, qui multiplient l'impact de l'aviation sur l'économie.

⁴ Des accords sur l'« Espace aérien commun » sont en place entre l'UE et les pays suivants : la République d'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la République de Croatie, la Géorgie, l'État d'Israël, le Royaume hachémite de Jordanie, le Kosovo en vertu de la résolution 1244 du Conseil de Sécurité de l'ONU, L'ex-République yougoslave de Macédoine, le Royaume du Maroc, la République de Moldova, la République du Monténégro et la République de Serbie.

Conditions de réglementation

- a) l'existence d'un droit de la concurrence efficace au niveau national ou régional, qui couvre l'abus de position dominante, le contrôle des fusions, les accords anticoncurrentiels et les pratiques concertées et qui soit applicable au transport aérien international, ainsi que l'existence de règles claires, transparentes et strictes concernant les aides d'État, qui soient applicables aux entreprises relevant de la compétence de l'État concerné⁵ et assurent la réalisation des objectifs liés à une concurrence ouverte et loyale ;
- b) des règles minimums, transparentes et non discriminatoires, basées sur les éventuelles normes et pratiques recommandées applicables de l'OACI, couvrant les domaines suivants : sécurité de l'aviation, sûreté, gestion du trafic aérien, services d'assistance en escale, créneaux, droits des passagers aériens, protection de l'environnement, droits sociaux du personnel de l'aviation, taxes/redevances d'usage.

Conditions institutionnelles

- a) séparation des institutions : une autorité indépendante de l'aviation civile (indépendante des compagnies aériennes, des fournisseurs de services de navigation aérienne, des aéroports, etc.), une autorité indépendante en charge de la concurrence et un appareil judiciaire indépendant chargé d'examiner les décisions prises par les autorités sur les matières relatives au transport aérien ;
- b) ces autorités indépendantes doivent avoir des responsabilités et des pouvoirs réglementaires/judiciaires clairs ainsi que les capacités administratives nécessaires (y compris les ressources) pour assumer leurs responsabilités de façon efficace.

Conditions économiques

- a) lorsque des entités publiques fournissent des aides d'État, des subsides ou un soutien à leurs transporteurs aériens — en vertu de conditions spécifiques et dans le respect des règles strictes applicables aux aides d'État — elles devraient agir comme le ferait un investisseur privé rationnel, sans provoquer de distorsion de concurrence sur le marché. Si le marché ne peut assurer les services aériens nécessaires à l'intérêt public (par ex. de/vers des zones isolées du pays), l'aide d'État peut être fournie à condition qu'elle soit régie par des règles transparentes et non discriminatoires, consacrées dans des exigences légales strictes ;
- b) des structures et relations transparentes entre l'État et les entités économiques dans toute la chaîne de valeur de l'aviation devraient être en place, y compris en matière de flux financiers ;
- c) un traitement transparent et non discriminatoire des compagnies aériennes étrangères : cela impliquerait, par exemple, l'absence de redevances ou d'accords commerciaux obligatoires entre des compagnies nationales et étrangères et une liberté commerciale totale des compagnies aériennes étrangères en matière de politique des prix, de vente de billets, etc., et un régime non discriminatoire de taxation, de remboursements, de redevances et d'accès aux installations et services aéroportuaires.

⁵ Voir le Document d'information de l'UE sur les politiques et lois en matière de concurrence et d'aides d'État appliquées au secteur du transport aérien.

3.2 **Instruments pouvant établir et maintenir une concurrence loyale.** Sur la base d'une compréhension globale de la concurrence loyale, des instruments devraient être élaborés et utilisés par les États membres de l'OACI pour établir et maintenir des conditions de concurrence loyale dans le transport aérien international. Ces instruments peuvent inclure, entre autres, des cadres juridiques et institutionnels nationaux ou régionaux, des accords globaux sur l'aviation, des clauses de concurrence loyale dans les accords bilatéraux sur les services aériens, et un mécanisme de résolution des litiges, utilisant de préférence l'OACI pour résoudre les problèmes de concurrence loyale entre États, sans exclure l'application du droit de la concurrence.

4. CONCLUSIONS

4.1 À la lumière de l'analyse ci-dessus, les conclusions suivantes peuvent être tirées :

- a) l'expérience européenne montre que l'ouverture des marchés sur un terrain de jeu égal est bénéfique mais exige aussi que les autorités de réglementation prennent des mesures pour assurer une concurrence loyale. Ces mesures visent à mettre en place et à maintenir les conditions réglementaires, institutionnelles et économiques précitées ;
- b) une concurrence loyale est un principe clé pour recueillir les fruits de la libéralisation de l'accès aux marchés dans le transport aérien international au niveau mondial ;
- c) Les États devraient prendre des mesures pour garantir une concurrence loyale, par exemple, en adoptant des lois efficaces sur la concurrence, applicables au transport aérien international, ainsi que des règles claires, transparentes et strictes concernant les aides d'État, en élaborant et insérant des clauses de concurrence loyale dans les accords bilatéraux de services aériens et en instaurant une coopération plus étroite entre leurs autorités respectives, y compris, le cas échéant, dans des enquêtes sur la concurrence ;
- d) L'OACI devrait examiner cette question importante en vue d'élaborer et d'adopter des principes de base de concurrence loyale et des instruments (tels qu'une clause de concurrence loyale à inclure dans les accords bilatéraux de services aériens) visant à établir et à maintenir une concurrence loyale au niveau mondial. L'OACI est invitée à prendre les conditions de concurrence loyale susmentionnées comme base de cet examen.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à reconnaître que la concurrence loyale est un principe important pour la poursuite de la libéralisation du transport aérien international qui permet de générer des avantages de façon durable ;
- b) à prier instamment l'OACI d'élaborer et de promulguer des principes de base de concurrence loyale dans le secteur du transport aérien international au niveau mondial ainsi que des instruments visant à établir et à maintenir une concurrence loyale.