



Organisation de l'aviation civile internationale

Document de travail

Numéro

22/05/2024

Comité économique

Montréal, 22 mai 2024

Présenté par:

Parrains : États-Unis d'Amérique, Canada, France, Italie, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord.

Signataires : Australie, Singapour, Egypte, Afrique du sud, Inde, Argentine

RÉSUMÉ

Le présent document est le résultat du travail acharné de plusieurs délégations ayant un objectif commun : l'avancement et la modernisation de la question de la concurrence loyale afin d'opérer dans un marché équitable avec des règles suivant des directives communes. En effet, en raison de l'absence d'indications claires dans les différents accords précédemment signés par les pays membres de l'OACI, chaque pays avait tendance à agir de manière indépendante dans le secteur de l'aviation civile. Grâce à ce document, élaboré par diverses nationalités, contextes, visions et intérêts, la concurrence loyale est désormais clairement définie avec des définitions universellement acceptées. Les actions concrètes présentées dans le document relèvent d'une définition des concepts de compétition loyale et des pratiques jugées comme anticoncurrentielles. D'ailleurs nous proposons d'établir des mécanismes prévenant les pratiques anticoncurrentielles, ceux-ci étant notamment un groupe de travail et un groupe de révision sur les pratiques anti-concurrentielles .

1. INTRODUCTION

1.1 Préambules

En accord avec les principes de la Convention de Chicago, tout en se rappelant qu'il y a très peu de clauses concernant la concurrence loyale, la volonté des États parties à ce working paper est d'imposer un cadre clair et concis sur la question de la concurrence loyale.

Il est nécessaire de définir les pratiques de concurrence déloyale tout en expliquant leur champ d'application.

1.2 Objet du working paper

La base de ce document de travail est d'instituer des directives claires qui pourront toujours servir de référence pour les échanges interétatiques, tout en respectant l'article 1 de la Convention de Chicago qui reflète la volonté d'assurer l'égalité des chances. Ce travail assure le respect de la souveraineté de chaque pays.

2. RECOMMANDATIONS

2.1 Enumération des concepts:

2.1.1 Définition d'une pratique anticoncurrentielle: mécanisme altérant les conditions normales de la concurrence par le soutien financier et/ou réglementaire apporté à certaine entreprise par l'État de façon à freiner la concurrence loyale. Par opposition, tout mécanisme ne rentrant pas dans ce champ d'application est considéré comme une pratique loyale, respectant les valeurs de la concurrence loyale, c'est-à-dire l'existence saine, juste et équitable.

2.1.2 Définition du concept de discrimination: la discrimination se réfère à tout traitement différentielle, défavorable et inégale appliqué à des personnes physiques ou morales.

2.2. Liste non exhaustive des pratiques déloyales

Sont considérées comme des pratiques altérant les conditions normales visant à préserver un marché juste, sain et équitable :

2.2. 1. Subvention d'un état membre de l'OACI envers leurs transporteurs aériens

2.2.2 Dans le but de promouvoir la non discrimination entre tout états membres, ces derniers s'engage à se respecter mutuellement afin d'abolir toute pratique discriminatoire entre eux et entre leurs transporteurs aériens.

2.2.3 La pratique des prix dumping

2.2.4 Accord de partage de marché : accord entre transporteur afin de se répartir des routes en réduisant la concurrence directe

2.2.5 Limitation de la capacité des aéronefs : accord entre transporteur afin de bloquer la capacité en siège pour vendre des billets à prix élevé

2.2.6 Accord d'exclusivité : exclure les concurrents des accords

2.2.7 Surcharge tarifaire, c'est-à-dire des des prix déloyaux : mise en place de frais supplémentaires (par la mise en place de taxes?)

2.3. Disparité entre les pratiques étatique:

Le financement des entreprises avec l'argent des contribuables a un impact majeur sur la concurrence loyale et diverses formes existent et sont utilisées par différents pays. Malgré leurs disparités, ces entreprises doivent parfois compétitionner entre elles dans le même marché. Dans la perspective de permettre une

concurrence loyale, nous proposons d'uniformiser ces pratiques en proposant une cible. Différents degrés d'implications sont mise en place allant de moins impliquée à plus impliquée :

- Non implication
- Prêt avec intérêt
- Prêt sans intérêt
- Participation minoritaire
- Participation majoritaire
- ...

Nous reconnaissons l'exceptionnalité des conditions imposées par la pandémie. Conséquemment, la recrudescence du soutien étatique des entreprises privées dans le but de sauver le secteur aéronautique doit demeurer une mesure temporaire. Nous soutenons les pays dans leur démarche de reprivatisation de ces entreprises afin d'uniformiser l'industrie.

2.4. Standard et pratique mise de l'avant:

Étant donné que le transport aérien est une industrie mondiale, la coopération internationale est essentielle pour garantir une concurrence loyale à l'échelle mondiale. Les accords bilatéraux et multilatéraux entre les gouvernements jouent un rôle crucial dans la promotion d'une concurrence équitable et équilibrée entre les transporteurs aériens de différents pays.

2.5. Propriété et contrôle:

2.5.1 Dans le but de respecter l'Article 1 de la Convention de Chicago ce working paper n'interviendrait pas dans les décisions de propriété et de contrôle entre les pays et leur transporteurs aériens.

2.6. Proposent la création d'un groupe de travail qui aura pour mission ;

2.6.1. D'étudier quotidiennement les différentes pratiques anti-concurrentielles existantes de l'aviation civile internationale et d'apporter des modifications lorsque jugé nécessaire

2.6.2. De proposer des normes en vue de prévenir et de lutter contre les pratiques anticoncurrentielles telles qu'énoncées par le Groupe d'experts sur la régulation du transport aérien, à titre d'exemples :

- a) Pratiquer des tarifs et des taux sur les liaisons à des niveaux qui sont, dans l'ensemble, insuffisants pour couvrir les coûts de la fourniture des services auxquels ils se rapportent ;
- b) L'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de services excessive ;
- c) Les pratiques en question sont durables plutôt que temporaires ;
- d) Les pratiques en question ont un effet économique grave sur un autre transporteur ou lui causent un préjudice économique important ;

- e) Les pratiques en question ont un effet économique grave sur un autre transporteur ou lui causent un préjudice économique important
- f) Les pratiques en question reflètent une intention apparente ou ont l'effet probable de paralyser, d'exclure ou d'évincer un autre transporteur du marché ; et
- g) Un comportement indiquant un abus de position dominante sur une liaison.

2.6.3. Proposer un mécanisme d'enquêtes sur l'existence de pratiques anticoncurrentielles dans les secteurs du transport aérien international. Ce mécanisme aura à:

- a) Déterminer les moyens de preuve de leur existence par rapport aux normes et pratiques en vigueur ;
- b) Recommander les mesures de redressement en vue d'éliminer les pratiques constatées ou qui pourraient éliminer la distorsion résultant des pratiques constatées ;
- c) Proposer le régime disciplinaire qui pourrait leur être applicable en cas de persistance des pratiques anticoncurrentielles constatées en dépit des mesures de redressement recommandées.

Actions:

- Encourager les entreprises à privatiser les compagnies aériennes afin de restaurer l'équilibre du marché à des niveaux pré pandémiques.
- Créer un groupe de travail spécialisé en aviation qui enquêtera en continu sur les pratiques anticoncurrentielles.
- préserver les accord bilatéraux et multilatéraux mis en place.

— — — — —

— FIN —