

**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

**OPINION DE LA GÉORGIE SUR CERTAINS ASPECTS DE LA LIBÉRALISATION
(LE MOT «TRANSPORT» ET LES SIXIÈME, SEPTIÈME, HUITIÈME
ET NEUVIÈME LIBERTÉS DE L’AIR)**

(Note présentée par la Géorgie)

SOMMAIRE

La présente note contient l’opinion de la Géorgie sur le mot «transport», son influence sur l’accès aux marchés (et en particulier sur le droit de transport) ainsi que sur les prétendues sixième, septième, huitième et neuvième libertés de l’air.

La suite proposée à la Conférence de transport aérien figure au paragraphe 2.

RÉFÉRENCES

Doc 9626, *Manuel de réglementation du transport aérien international*
Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*
Expérience de la Géorgie en matière de réglementation des marchés

1. INTRODUCTION

1.1 L’élément le plus important du droit d’accès aux marchés est le droit de transport, lequel est exprimé par cinq libertés officielles et quatre «prétendues libertés» (sixième, septième, huitième et neuvième libertés). La plus «scandaleuse» de ces dernières est la sixième car elle prévoit des occasions pratiquement illimitées de développement du marché aéronautique d’autres États par la notion d’«État d’origine du transporteur». Il en résulte des occasions inégales de développement des marchés, avec en règle générale des conséquences négatives pour les pays en développement.

1.2 À notre avis, la principale cause de cette situation est le caractère vague de la notion de «transport» au niveau international et la façon ambiguë de l’approcher.

(2 pages)

G:\ATConf.05\ATConf.05.wp.044.fr\ATConf.05.wp.044.fr.doc

1.3 Selon certains États, «transport» signifie le transport du passager muni de documents de transport du point d'origine au point de destination. Selon d'autres, il s'agit du transport du point d'origine au premier point de débarquement. Tel est l'origine de la théorie officieuse de l'utilisation de la sixième liberté, somme des quatrième et troisième libertés de l'air et, en fin de compte, le transport du passager s'effectue, par l'État d'origine du transporteur vers un tiers pays, ce qui a des conséquences financières pour les États «faibles» qui sont également les points d'origine (ou de destination finale) des services aériens.

1.4 Selon nous, il faudrait préciser clairement que, pour un transporteur étranger, l'octroi de droits d'atterrir pour embarquer des passagers et le **transport** de ces derniers signifie :

- a) acheminement du passager du premier point d'embarquement vers le pays qui a désigné le transporteur en cause; ou
- b) acheminement du passager vers un tiers pays par l'État d'origine du transporteur.

1.5 Il convient de noter, au-delà ce qui précède, que dans le contexte d'un problème commercial concernant l'accès aux marchés, la notion des prétendues sixième, septième, huitième et neuvième libertés de l'air est tellement enracinée dans la pratique que nous estimons utile d'examiner l'éventualité de donner à ces libertés de l'air un statut officiel (même compte tenu du fait qu'il est théoriquement possible d'envisager une dixième, onzième ou autre liberté de l'air).

2. DÉCISION DE LA CONFÉRENCE

2.1 La Conférence est invitée :

- a) à prendre note du point de vue de la Géorgie sur le mot «**transport**» et sur le statut des prétendues sixième, septième, huitième et neuvième libertés de l'air;
- b) à demander au Secrétaire général d'instituer un groupe de travail chargé d'étudier les questions soulevées dans la présente note, en vue de leur examen par le Conseil de l'OACI.