

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

LIBÉRALISATION DES SERVICES DE FRET AÉRIEN

(Note présentée par la République de Corée)

SOMMAIRE

La République de Corée souligne la nécessité d'une libéralisation équilibrée des services de fret aérien. Cette libéralisation devrait être envisagée prioritairement par rapport à celle du secteur passagers. En ce qui concerne sa portée et son étendue, les droits de trafic de 3^e et de 4^e liberté seraient inclus en premier lieu, de manière à maintenir l'équilibre entre les États concernés. Si l'on en vient à libéraliser les droits de trafic de 5^e et de 7^e liberté dans le secteur du fret, il faudrait inclure également la 8^e liberté afin de maintenir l'équilibre entre les États concernés.

La suite proposée figure au paragraphe 4.1.

1. INTRODUCTION

1.1 La libéralisation du secteur du fret aérien est plus réalisable que celle du secteur passagers parce que les services de fret aérien sont moins réglementés dans beaucoup de pays et parce qu'ils sont moins soumis à des contraintes temporelles que le secteur passagers. De plus, il y a de nombreux pays qui ont déjà libéralisé les services de fret aérien au niveau bilatéral ou régional. De plus, la libéralisation du fret aérien a été plus activement débattue dans des organisations internationales telles que l'Organisation mondiale du commerce (OMC), l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et le Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC).

1.2 De plus, le fait que le trafic de fret aérien ait augmenté plus rapidement que le trafic passagers et les expériences réussies de libéralisation dans le secteur du fret aérien apportent de solides raisons pour la nécessité et la logique de la libéralisation du fret aérien.

1.3 Il y a cependant plusieurs questions, telles que la discordance entre les secteurs passagers et fret, les droits de trafic et la souplesse d'exploitation, pour lesquelles il ne sera pas facile de parvenir à une résolution uniforme et il faudrait donc l'examiner au préalable.

2. ANALYSE

2.1 En ce qui concerne la question de la discordance entre les secteurs passagers et fret, des problèmes peuvent se poser pour les transporteurs aériens qui exploitent à la fois des avions tout-cargo et des avions mixtes. Dans ce cas, les dispositions relatives aux services passagers sont plus susceptibles d'être appliquées, spécialement aux services mixtes.

2.2 Habituellement, les dispositions relatives aux services fret sont comprises dans les dispositions relatives aux services passagers ou parfois la plupart des États n'incluent tout simplement pas de dispositions relatives au fret dans leurs accords sur les services aériens. Une libéralisation pour le fret seulement peut donc entraîner des problèmes de dualité avec les services passagers.

2.3 Un équilibre des droits de trafic entre les États concernés est essentiel. Les droits de trafic de 3^e et de 4^e liberté sont généralement échangés de façon bilatérale sur la base du principe de réciprocité, tandis que le droit de trafic de 5^e liberté est accordé au cas par cas et que le droit de trafic de 7^e liberté n'est généralement pas accordé parce que le service ne provient pas de l'État d'origine. L'octroi sans restriction(s) de droits de trafic de 5^e et de 7^e liberté empiéterait gravement sur les marchés tant intérieurs que bilatéraux et entraînerait un grand déséquilibre entre les États concernés.

2.4 La libéralisation des droits de trafic de 5^e et de 7^e liberté dans le secteur du fret aérien placerait un État possédant un moindre pouvoir de négociation en position plus faible qu'un État possédant un plus grand pouvoir de négociation parce que le premier aurait moins d'occasions que le second d'exercer ces droits de trafic avec les États voisins.

2.5 Si l'on veut libéraliser les droits de trafic de 5^e et de 7^e liberté dans le secteur du fret aérien, il convient de libéraliser aussi le droit de trafic de 8^e liberté afin de maintenir l'équilibre entre les États concernés. Cela permettrait que soient compensés dans une certaine mesure pour les États ayant un moindre pouvoir de négociation certains des inconvénients découlant de la libéralisation des droits de trafic de 5^e et de 7^e liberté.

2.6 Le trafic de 8^e liberté ne s'applique pas seulement au secteur du fret. Il peut être appliqué aussi de la même manière au secteur passagers.

2.7 Il conviendrait donc de limiter la libéralisation des services de fret aérien aux droits de trafic de 3^e et de 4^e liberté seulement, ou de l'étendre pour inclure jusqu'au trafic de 8^e liberté afin d'assurer un équilibre entre les États concernés.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à conclure ce qui suit :

- a) la libéralisation des services de fret aérien doit être envisagée prioritairement par rapport à celle du secteur passagers;

- b) la libéralisation des services de fret aérien devrait de préférence être limitée d’abord aux droits de trafic de 3^e et de 4^e liberté, afin de maintenir un équilibre entre les États concernés;
- c) le trafic de 8^e liberté devrait aussi être inclus afin de maintenir un équilibre entre les États concernés si l’on veut libéraliser les droits de trafic de 5^e et de 7^e liberté dans les services de fret aérien;
- d) il faudrait adopter l’annexe distincte sur les services de fret aérien ou un cadre distinct pour le fret aérien afin d’assurer une exploitation stable de ces services, aussi bien tout-cargo que mixtes.

4. **SUITE PROPOSÉE**

4.1 La Conférence est invitée à tenir compte de ces considérations et conclusions dans l’examen de ce point.

— FIN —