

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 2.2
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.2 : Accès aux marchés

Note — L'examen de ce point de l'ordre du jour est réparti en trois parties : 1) libéralisation de l'accès aux marchés; 2) location d'aéronefs; et 3) libéralisation des services de fret aérien.

I^{re} PARTIE — LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS

2.1.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/8) fait l'examen de l'évolution récente de la question de la libéralisation de l'accès aux marchés, notamment de l'échange de droits essentiels d'accès aux marchés et des contraintes aéroportuaires qui limitent cet accès. Malgré les progrès de la libéralisation de l'accès aux marchés enregistrés aux niveaux bilatéral aussi bien que sous-régional et régional, le Secrétariat considère que les conditions ne sont pas encore mûres pour adopter un accord multilatéral mondial pour l'échange des droits de trafic. Il met en relief le problème de l'accès aux marchés aux aéroports à capacité limitée et les questions connexes relatives à l'attribution de créneaux horaires, et souligne la nécessité pour les États de tenir dûment compte des limites de capacité des aéroports et des besoins d'infrastructure à long terme.

Le **Secrétariat** (WP/21) passe en revue les faits nouveaux intervenus en matière de libéralisation de l'accès aux marchés du point de vue réglementaire des accords et des arrangements bilatéraux, régionaux et plurilatéraux, ainsi que dans la perspective de l'industrie dans le cadre des alliances, des partages de codes et des fusions/acquisitions des compagnies aériennes.

Forte de son expérience, **Cuba** (WP/51) conclut que l'inclusion de trois services de transport aérien dans l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) n'a eu que peu d'effet à cause de leur portée limitée, et que l'application du principe de la nation la plus favorisée (NPF) est inacceptable pour le transport aérien. En conséquence, le présent et l'avenir du transport aérien appartiennent à l'OACI, dont les efforts investis dans la libéralisation graduelle, progressive et ordonnée du transport aérien assurent un équilibre approprié avec les intérêts des États, afin de maintenir une participation effective et substantielle.

La **Géorgie** (WP/42) présente son point de vue sur les moyens d'assurer non seulement l'égalité des droits d'accès aux marchés, dans le cadre d'accords commerciaux, mais aussi l'égalité des chances entre les compagnies fortes et celles qui sont plus faibles.

La **Géorgie** (WP/44) expose son opinion sur le mot «transport» et sur le statut des prétendues sixième, septième, huitième et neuvième libertés de l'air.

L'**Inde** (WP/85) met l'accent sur le problème du déséquilibre dans les services de transport aérien attribuable à l'indisponibilité de créneaux sur certains aéroports, alors

que d'autres aéroports disposent d'une capacité suffisante pour accueillir des services supplémentaires. Une telle situation, qui va à l'encontre du principe fondamental de la réciprocité, est aggravée par l'imposition de couvre-feux dans certains États. L'Inde propose comme solutions d'appliquer un traitement préférentiel similaire à celui que l'IATA accorde aux nouveaux exploitants dans son système d'attribution de créneaux, d'éliminer les couvre-feux et d'assurer une application stricte des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

L'**Inde** (WP/86) se fonde sur son expérience de libéralisation unilatérale du fret aérien et des services d'affrètement touristique pour recommander la même démarche aux autres États.

Le **Pakistan** (WP/57) explique les raisons pour lesquelles il poursuit une approche bilatérale sur la question de l'accès aux marchés sans éliminer le principe de réciprocité. Il évoque la nécessité d'un mécanisme dans le cadre duquel les compagnies aériennes des pays en développement peuvent obtenir des créneaux aux aéroports de leur choix, afin d'être en mesure d'assurer les liaisons aériennes nécessaires entre États développés et États en développement.

Les **États-Unis** (WP/50) estiment que l'accès illimité des fournisseurs de services aériens au marché international est un élément clé qui permettrait au secteur du transport aérien de maximiser sa contribution à l'économie mondiale. Il convient de maintenir l'élan de la libéralisation en ayant recours à des accords de type «ciel ouvert» aux niveaux bilatéral, régional, plurilatéral et multilatéral. L'encombrement des aéroports n'a pas été un obstacle majeur à la conclusion d'accords de services aériens libéralisés entre les États. Et rien ne prouve jusqu'ici que l'élargissement de la portée actuelle de l'Annexe sur les services aériens de l'Accord général sur le commerce des services ferait avancer la libéralisation.

Les **Membres de la CAAC** (WP/64) proposent que l'OACI élabore des directives et des règlements sur l'attribution de créneaux horaires pour identifier les moyens d'obtenir des créneaux aux aéroports pour les transporteurs qui sont incapables d'accéder aux marchés des aéroports à créneaux limités, en application de l'article 15 de la Convention de Chicago et des principes de transparence, de non-discrimination et d'égalité des chances. L'OACI devrait mettre au point, en coopération avec l'IATA, des critères clairs et détaillés pour garantir une juste concurrence entre les transporteurs, de façon à leur permettre d'accéder aux marchés des aéroports à capacité limitée.

Les **Membres de la CLAC** (WP/99) décrivent le processus et les mesures prises pour assurer un accès plus flexible aux marchés dans la région de l'Amérique latine, dont notamment l'harmonisation des normes régissant la délivrance de permis d'exploitation, l'octroi graduel et ordonné des troisième, quatrième et cinquième libertés, en commençant aux niveaux sous-régional et régional, ainsi que la promotion de vols non réguliers qui sont sans effet sur les services réguliers et les vols régionaux entre aéroports non traditionnels.

Cinquante-trois États africains (WP/79) sont en faveur de la libéralisation graduelle de l'accès aux marchés sur une base régionale pour l'Afrique au titre de la Décision de Yamoussoukro de 1999. Ils n'appuient pas une libéralisation mondiale de l'accès aux marchés, qui comprendrait un octroi non restrictif de droits de trafic au-delà des troisième et quatrième libertés. À leur avis, les arrangements commerciaux dont pourraient être exclues les compagnies aériennes des pays tiers devraient être la base pour l'exercice des droits de trafic dans la région, et l'OACI, étant le seul organe ayant la perspective la plus large en matière de transport aérien international, devrait coordonner l'évolution des futurs arrangements réglementaires sur l'accès aux marchés. Afin d'assurer leur participation effective au transport aérien international, les transporteurs africains devraient faire l'objet de mesures préférentielles non réciproques dans l'attribution des créneaux horaires aux aéroports.

L'**ACI** (WP/91) est d'avis que les exploitants d'aéroports devraient jouer un rôle de chef de file dans le processus d'établissement des créneaux et superviser l'efficacité de l'attribution des créneaux aux compagnies aériennes. Il conviendrait que, lorsque des créneaux sont attribués, les compagnies aériennes se voient attribuer des droits d'usage sur ces créneaux, et non pas des droits de propriété.

L'**ACI** (WP/92) appuie l'octroi d'une plus grande souplesse aux aéroports pour élargir la capacité en temps utile et de façon rentable, afin de répondre à la croissance future du trafic résultant de la libéralisation. La mise en œuvre rapide des recommandations de la Conférence OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSCONF 2000) aidera à leur donner certains des outils économiques et financiers dont ils ont besoin à cette fin.

Concluant que les aéroports sensibles au bruit dépendent d'une réduction crédible du bruit à la source pour développer leur capacité, l'**ACI** (WP/93) recommande de rendre plus strictes les normes de certification acoustique figurant dans l'Annexe 16 de l'OACI.

L'**IATA** (WP/27) explique que son système actuel de coordination des horaires repose sur des principes souples et équitables pour l'attribution des créneaux à l'échelle mondiale, et que les règles nationales ou régionales peuvent compliquer le processus, surtout si elles sont incompatibles avec le système mondial. Elle propose que tout système d'attribution de créneaux présente les caractéristiques suivantes : universel; basé sur les marchés et destiné uniquement à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire; transparent, équitable et non discriminatoire; et simple, pratique et économiquement viable.

L'**ITF** (WP/74) plaide en faveur d'une gestion active des droits de trafic par les États, afin d'assurer la réciprocité, l'équilibre des avantages, la protection de la dimension d'intérêt public et la participation de tous les États à la fourniture des services de transport aérien. Aucune extension de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) ne devrait être adoptée dans le secteur des services de transport aérien.

Les **États-Unis** (WP/90 — note d'information) présentent leur modèle d'accord bilatéral de type «ciel ouvert», l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien

international entre sept États de l'APEC («MALIAT» ou accord «Kona») et le Protocole de l'accord Kona, à titre d'exemples utiles d'instruments de libéralisation récents.

L'**IFALPA** (WP/34 — note d'information) pense que la libéralisation de l'accès aux marchés soulève certaines inquiétudes concernant les aspects sociaux et l'emploi, en raison des différences qui existent dans les législations et les politiques nationales dans ces domaines. La Fédération considère que les droits de cabotage, c'est-à-dire la septième liberté de l'air, ne devraient pas être accordés aux transporteurs parce que, à son avis, l'exercice de tels droits équivaut à l'utilisation de «pavillon de complaisance».

L'**ALADA** (WP/71 — note d'information) reconnaît qu'il n'est pas possible, à moyen terme, d'apporter des changements radicaux à l'échange des droits d'accès aux marchés. Elle estime qu'une période de transition devrait être appliquée, afin de permettre l'établissement de structures régionales pour les négociations commerciales.

2.2.2 Délibérations

2.2.2.1 La Conférence constate que la décision de laisser les États libéraliser l'accès aux marchés à leur propre rythme et suivant leur propre voie, de façon graduelle et ordonnée, a donné des résultats probants dans la libéralisation du transport aérien international et a évité le phénomène d'accès sans entrave qui aurait permis aux transporteurs dominants d'exercer une concurrence déloyale. En dépit de certains risques, les petits pays qui obtiennent un accès libéralisé pour leurs transporteurs dans le cadre d'accords de type «ciel ouvert» pourraient améliorer de façon sensible leurs secteurs du commerce et du tourisme. Il importe de garder à l'esprit le fait que l'accès aux marchés englobe bien plus que les droits de trafic; il faut envisager également la nécessité de libéraliser la capacité, l'établissement des tarifs, les vols non réguliers et les services connexes tels que le partage des codes, les services d'escale et les systèmes informatisés de réservation.

2.2.2.2 Différents points de vue sont exprimés concernant le problème des compagnies aériennes qui ne peuvent exercer leurs droits de trafic à cause de l'insuffisance des créneaux aéroportuaires. Certains pays en développement demandent un traitement préférentiel dans l'attribution des créneaux, tandis que d'autres États appuient le système de l'IATA qui, à leurs yeux, applique des dispositions communes à tous les États. Il est suggéré que l'abolissement des couvre-feux permettrait d'augmenter la capacité aéroportuaire et contribuerait significativement à résoudre le problème des compagnies aériennes qui ne peuvent exercer leurs droits de trafic à certains aéroports. Par contre, cette solution créerait des problèmes environnementaux difficiles aux aéroports concernés. L'OACI a publié une étude sur les *Incidences de la réglementation sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux* (Circulaire 283, 2001). Il est demandé que l'OACI entreprenne une nouvelle étude pour déterminer les moyens d'obtenir des créneaux aux aéroports pour les transporteurs qui sont incapables d'accéder aux marchés des aéroports à créneaux limités, en tenant compte de l'article 15 de la Convention et des principes de transparence, de non-discrimination et d'égalité des chances.

2.2.2.3 La proposition de ne pas élargir l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS au-delà des trois services déjà couverts reçoit un certain appui, mais quelques États trouvent justifié d'y inclure d'autres services afin d'encourager la concurrence.

2.2.2.4 Il est généralement convenu que l'OACI devrait continuer à jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration de directives de politique concernant la réglementation du transport aérien international.

2.2.3 Conclusions

2.2.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la libéralisation de l'accès aux marchés au titre du point 1.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) Depuis la Conférence mondiale de transport aérien de 1994 (ATConf/4), la libéralisation a considérablement progressé dans le domaine de l'accès aux marchés, notamment aux niveaux régional et sous-régional. Plus important encore, les États sont devenus généralement plus ouverts et plus favorables à la libéralisation, un grand nombre d'entre eux modifiant leurs politiques et leurs pratiques pour répondre aux exigences de la libéralisation.
- b) L'expérience des dix dernières années a confirmé que des régimes réglementaires bilatéraux, régionaux ou multilatéraux fondés sur la Convention de Chicago peuvent coexister, et coexistent d'ailleurs, et qu'ils peuvent se prêter à différentes approches de la réglementation du transport aérien. Ces régimes restent des instruments viables et flexibles auxquels les États peuvent recourir pour mettre en place la libéralisation en fonction de leurs besoins, objectifs et circonstances particuliers. Le nombre d'accords de type «ciel ouvert» et autres arrangements libéraux sont autant de preuves que de tels régimes ont contribué de façon fort efficace à renforcer la libéralisation et que l'élan doit être maintenu.
- c) L'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (IASTA) est important pour la libéralisation et l'exploitation des services aériens internationaux. Les États devraient donc viser, et l'OACI continuer à promouvoir, l'adhésion à l'IASTA à l'échelle universelle et sa mise en œuvre.
- d) Il demeure que l'application du principe essentiel de l'AGCS qu'est le régime de la nation la plus favorisée (NPF) est encore un processus complexe et difficile. Même si l'élargissement de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS pour y inclure certains droits dits «auxiliaires» ainsi que certains aspects des droits «essentiels» bénéficie d'un certain appui, il n'y a pas de consensus mondial sur les moyens ni même sur l'opportunité de le faire. La même indécision règne à ce stade quant à la question de savoir si l'AGCS constitue une option effective pour la libéralisation du transport aérien.
- e) Alors que le multilatéralisme des droits commerciaux dans toute la mesure possible demeure un objectif de l'Organisation, les conditions ne se prêtent pas encore à l'établissement d'un accord multilatéral mondial sur l'échange des droits de trafic. Les États devraient continuer d'avancer vers la libéralisation dans ce domaine en suivant leur propre cheminement et à leur propre rythme, en empruntant les voies bilatérale, régionale et/ou multilatérale selon les circonstances. Le Modèle d'accord

sur les services aériens (TASA) que propose l'OACI fournit des orientations détaillées sur les options et les démarches en matière de libéralisation.

- f) Jusqu'ici, l'encombrement des aéroports n'a pas été un obstacle majeur à la conclusion d'accords de services aériens libéralisés par les États. Toutefois, en libéralisant l'accès aux marchés, il convient de porter dûment attention aux contraintes liées à la capacité des aéroports et aux besoins à long terme en matière d'infrastructures. Les problèmes des transporteurs qui ne peuvent exercer leurs droits de trafic à un aéroport saturé peuvent être abordés au besoin dans le contexte de délibérations au sujet des accords pertinents sur les services aériens.
- g) Tout système d'attribution de créneaux horaires devrait être juste, non discriminatoire et transparent et tenir compte des intérêts de toutes les parties prenantes. Un tel système devrait également être universellement compatible, destiné à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire, simple, pratique et économiquement viable.
- h) L'OACI devrait continuer à suivre de près les faits nouveaux en ce qui concerne la réglementation et l'industrie du transport aérien, élaborer un inventaire de l'expérience pratique des États en matière de libéralisation et diffuser les informations pertinentes auprès des États contractants. Elle devrait également actualiser les éléments d'orientation existants sur la réglementation économique du transport aérien international et élaborer de nouveaux éléments d'orientation pour faciliter la libéralisation et accroître l'harmonisation, par exemple au moyen du Modèle d'accord sur les services aériens (TASA).

II^e PARTIE — LOCATION D'AÉRONEFS

2.2.4 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/9) expose l'importance croissante de la location d'aéronefs dans l'utilisation de l'accès aux marchés, décrit les approches réglementaires des États à cet égard, fait état des questions potentielles de sécurité et des moyens de les résoudre, et propose un modèle de dispositions réglementaires pour couvrir les aspects économiques et de sécurité d'une telle pratique.

L'**IACA** (WP/33) considère qu'il est vital que les compagnies aériennes disposent de la liberté de louer des aéronefs, avec ou sans équipage, sous réserve de respecter les exigences essentielles en matière de sécurité.

L'**ITF** (WP/73) recommande aux États d'adopter une approche restrictive des locations sauf lorsque les problématiques qui ont une incidence sur les occupants de l'appareil (passagers et équipage) et qui se posent en matière d'interventions illicites, d'assurance, d'applicabilité des réglementations relatives à l'emploi et de compétence légale applicable, sont entièrement résolues de manière à garantir un niveau maximal de sécurité et de protection aux occupants de l'appareil. L'exercice des droits de trafic non désignés ou non autorisés devrait être interdit.

2.2.5 Délibérations

2.2.5.1 La location est considérée comme apportant souplesse et avantages aux compagnies aériennes dans tous les États, bien que certaines inquiétudes aient été exprimées concernant les compagnies aériennes exploitant une proportion élevée d'aéronefs loués avec équipage (normalement d'une autre compagnie aérienne) et le risque d'une dilution des limites de responsabilité en matière de sécurité et de sûreté. Les accords conclus en vertu de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago sur la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs, ou les accords bilatéraux de services aériens pourraient résoudre certaines questions relatives à la sécurité. Il est également nécessaire de veiller à ce que, en louant des aéronefs avec équipage, une compagnie aérienne n'exerce des droits de trafic auxquels elle n'a pas droit.

2.2.5.2 Le modèle de clause type sur la location proposé par le Secrétariat reçoit un appui de principe, mais il faut bien comprendre que son utilisation est facultative pour les États et certains aspects devraient être explicités.

2.2.6 Conclusions et suite à donner

2.2.6.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) La location d'aéronefs (avec ou sans équipage) présente des avantages considérables aux transporteurs aériens, en permettant d'offrir des services élargis et plus flexibles et offrant la possibilité d'établir de nouveaux transporteurs. Par contre, elle soulève des problèmes sur le plan économique et celui de la réglementation de la sécurité, auxquels des solutions doivent être trouvées.
- b) Les États devraient, s'il y a lieu, revoir les mesures réglementaires qu'ils ont prises suite à l'exploitation d'aéronefs loués dans les services internationaux à destination et en provenance de leurs territoires et veiller à ce que la responsabilité de la supervision de la sécurité et de la conformité aux normes minimales de sécurité soit clairement établie, que ce soit par l'inclusion de dispositions appropriées dans les accords de services aériens ou par l'établissement d'accords au titre de l'article 83 *bis* de la Convention. Les *Éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale* figurant dans la Circulaire 295 de l'OACI seraient utiles à cet égard.
- c) L'OACI devrait mettre à la disposition des États contractants, aux fins d'une utilisation facultative à leur discrétion, le modèle de clause type sur la location proposé par le Secrétariat, après amendement et ajout de notes explicatives afin de :
 - 1) préciser le sens du terme «autorité appropriée»;
 - 2) d'établir une distinction nette entre les aéronefs loués avec équipage et sans équipage;
 - 3) tenir compte des locations ad hoc à court terme avec équipage.

III^e PARTIE — FRET AÉRIEN**2.2.7 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/10) traite des caractéristiques distinctives du fret aérien international et de son traitement réglementaire par les États, examine la nécessité d'une réforme de la réglementation et propose des mesures pour une plus grande libéralisation de ce secteur, notamment un modèle d'annexe sur les services de fret aérien.

L'**Inde** (WP/86) décrit les mesures qu'elle a prises en libéralisant unilatéralement les services de fret aérien et, sur la base de cette expérience, recommande cette approche aux autres États.

La **Corée** (WP/100) souligne la nécessité d'une libéralisation équilibrée des services de fret aérien, incluant initialement les droits de trafic de troisième et de quatrième liberté. Si l'on veut libéraliser les droits de trafic de cinquième et de septième liberté dans le secteur du fret, il faudrait inclure aussi la 8^e liberté pour assurer l'équilibre entre les États concernés.

Singapour (WP/38) fait ressortir les avantages de la libéralisation des services de fret aérien et propose une approche multilatérale ou plurilatérale progressive, qui comporterait trois éléments : 1) les transporteurs désignés exerceraient les troisième à septième libertés de l'air pour les services tout-cargo exploités sur des services réguliers ou des vols non réguliers; 2) un traitement non discriminatoire serait réservé aux transporteurs en ce qui concerne l'accès aux installations au sol, le congé et d'autres services, avec possibilité d'arrangements de coopération tels que le partage de codes; 3) un calendrier final serait établi pour la libéralisation progressive et multilatérale des services de fret aérien, compte tenu de l'évolution des circonstances et des niveaux de développement des diverses économies. Cette libéralisation multilatérale du fret aérien pourrait être réalisée indépendamment de la libéralisation des services passagers.

Les **États-Unis** (WP/49), notant que de nombreux accords sur les services aériens n'accordent pas au fret aérien la souplesse commerciale et opérationnelle nécessaire pour répondre à la demande des usagers de la manière assurée par les accords de ciel ouvert, sont disposés à poursuivre la libéralisation du fret aérien indépendamment de celle du transport de passagers, pourvu que cela ne freine pas la libéralisation du secteur passagers. L'imposition de restrictions telles que les couvre-feux nocturnes a un effet particulièrement défavorable sur le fret aérien et les États devraient en premier ressort s'abstenir de telles actions, mais mettre en œuvre plutôt l'approche équilibrée de la gestion du bruit qui figure dans la Résolution A33-7 de l'Assemblée.

Les **États africains** (WP/79) estiment que tout processus de libéralisation pour le fret devrait tenir compte des réalités dans les économies, les ressources, la taille et la compétitivité des compagnies aériennes africaines et être marqué par un changement graduel, progressif, ordonné et protégé, une différenciation entre transporteurs mixtes, tout-cargo et intégrés, une libéralisation des services combinés passagers et fret suivant

les mêmes principes que ceux des services passagers et une libéralisation mondiale complète des services tout-cargo et des opérations spécialisées de transport de fret.

L'**ACI** (WP/94) préconise la libéralisation du marché du fret aérien, qui encouragera l'utilisation optimale de la capacité des aéroports et de l'espace aérien et stimulera le commerce mondial et la création d'emplois en permettant que les forces du marché déterminent les flux de fret sur le marché mondial, caractérisé par son interdépendance.

La **TIACA** (WP/83) estime que la libéralisation du transport exclusif de marchandises devrait être poursuivie en mode accéléré, indépendamment des propositions de libéralisation du transport de passagers, parce qu'elle représente une situation économique différente de celle du transport de passagers et peut être bénéfique à l'économie mondiale. Les transporteurs mixtes devraient toujours se voir accorder le droit de transporter des marchandises avec les passagers.

La **CCI** (WP/36 — note d'information), notant que la libéralisation complète du transport aérien peut n'être qu'un objectif à long terme, préconise la conclusion à court terme d'un accord couvrant les services de fret. Le succès d'un accord sur le fret aérien pourrait ouvrir la voie à la libéralisation de tout le secteur du transport aérien, mais il exigera que toutes les parties le poursuivent aux niveaux national, régional et international.

Le **Secrétariat de l'OCDE** (WP/59 — note d'information) fournit des renseignements sur une étude de grande ampleur qu'il a menée au sujet de la réforme de la réglementation relative aux services de fret aérien, avec son «paquet» complet sur la libéralisation des services de fret aérien, utilisable dans les approches tant bilatérale que multilatérale.

2.2.8 Délibérations

2.2.8.1 Bien qu'un large appui se manifeste pour la libéralisation des services de fret aérien comme elle est proposée dans la note du Secrétariat, y compris les mesures relatives aux services tout-cargo, des préoccupations sont exprimées à propos de la possibilité qu'une plus grande libéralisation des services tout-cargo affecte négativement les services mixtes (passagers et fret). Il y a aussi un avis selon lequel les accords de «ciel ouvert» sont le meilleur moyen de libéraliser les services de fret aérien.

2.2.8.2 Des avis divergents s'expriment à propos de l'intérêt d'une libéralisation unilatérale du fret aérien; bien que plusieurs États l'aient déjà réalisée, il y a des craintes que cela produise de la confusion dans le processus de libéralisation et certains États préfèrent poursuivre la libéralisation en utilisant le cadre bilatéral pour assurer la réciprocité.

2.2.8.3 Il apparaît nécessaire de modifier l'annexe proposée sur les services de fret aérien pour tenir compte des cas où un transport aérien tout-cargo ne serait pas autorisé à exploiter directement d'autres services de transport modaux, ainsi que des cas où les transporteurs peuvent avoir à déposer des tarifs de fret. Il est convenu que le respect des exigences de sécurité et de sûreté est un aspect important de la libéralisation du fret aérien et les États pourraient se fonder pour cela sur les SARP appropriées de l'OACI ainsi que sur des accords bilatéraux, régionaux et multilatéraux.

2.2.8.4 Il est proposé que l'OACI fournisse des renseignements sur l'expérience des États dans la libéralisation du fret aérien.

2.2.9 Conclusions

2.2.9.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la libéralisation des services de fret aérien et le point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut :

- a) qu'il convient d'envisager une libéralisation accélérée et une réforme de la réglementation du fret aérien, en particulier des activités tout-cargo, en raison de ses caractéristiques distinctes, de la nature du secteur du fret aérien et des bienfaits possibles de cette réforme pour le commerce et le développement économique;
- b) que les États devraient étudier la possibilité de libéraliser les activités tout-cargo en utilisant une ou plusieurs des approches suivantes :
 - 1) libéralisation unilatérale de l'accès aux marchés pour les services tout-cargo, sans réciprocité ou négociation bilatérales;
 - 2) libéralisation des services tout-cargo par le biais d'accords et de négociations bilatéraux pour assurer la réciprocité;
 - 3) utilisation d'une approche multilatérale/plurilatérale progressive pour la libéralisation des services tout-cargo.

2.2.9.2 Il est proposé à la Conférence d'examiner le projet de modèle d'annexe ci-après, que les États contractants pourraient utiliser à leur gré dans leurs accords sur les services aériens.

ANNEXE SUR LES SERVICES DE FRET AÉRIEN

Les Parties conviennent de ce qui suit :

1. *Pour ses activités de transport international de fret aérien, chaque compagnie aérienne désignée :*
 - a) *se voit accorder un traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux installations et services de congé douanier, de services d'escale, d'entreposage et de facilitation;*
 - b) *sous réserve des lois et réglementations locales, peut utiliser et exploiter directement d'autres modes de transport;*
 - c) *peut utiliser des aéronefs loués, sous réserve que cette utilisation respecte les normes de sécurité et de sûreté qui s'appliquent aux autres aéronefs des compagnies désignées;*

-
- d) *peut conclure des accords de coopération avec d'autres transporteurs aériens, par exemple pour le partage de codes, la réservation de capacité et les échanges intercompagnies;*
- e) *peut fixer ses propres tarifs de fret, qui peuvent avoir à être déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties.*
2. *Outre les droits énoncés au paragraphe 1, pour ses activités de transport tout-cargo par services réguliers ou non réguliers, chaque compagnie aérienne désignée peut assurer de tels services à destination et en provenance du territoire de chaque Partie, sans restriction quant aux fréquences, à la capacité, au routage, au type d'aéronef et à l'origine ou à la destination du fret.*

— FIN —