



**NOTE DE TRAVAIL**

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN  
(ATCONF/7)**

**Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026**

**Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels**

**3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international**

**L'EXPÉRIENCE DE LA CLAC DANS LA LIBÉRALISATION DES  
SERVICES COMBINÉS PASSAGERS-FRET-POSTE JUSQU'À LA  
SIXIÈME LIBERTÉ DE L'AIR**

(Note présentée par l'Uruguay avec le soutien de 19 États membres de la CLAC<sup>2</sup>)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note décrit l'expérience de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) dans la libéralisation des services combinés passagers-fret-poste jusqu'à la sixième liberté par un protocole d'entente signé à Punta Cana (République dominicaine) en novembre 2025, auquel adhèrent actuellement neuf États. Cette expérience démontre qu'une approche régionale de la libéralisation — à caractère volontaire, complétant les accords en vigueur et mise en œuvre progressivement — peut élargir la connectivité et renforcer la résilience du réseau aérien face aux crises qui se répercutent sur la capacité de service et les prix. Sur la base de cette expérience, il est proposé que la Conférence approuve l'élaboration, par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), d'un modèle d'instrument mondial pour la libéralisation volontaire des services combinés passagers-fret-poste.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à :

- a) prendre note de l'expérience de la CLAC dans la libéralisation des services combinés passagers-fret-poste jusqu'au droit de sixième liberté, qui démontre la viabilité juridique et opérationnelle de tels instruments régionaux, à caractère volontaire et mis en œuvre progressivement ;
- b) recommander au Conseil de charger le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) d'élaborer un modèle d'instrument à caractère volontaire, venant compléter les accords existants en matière de libéralisation des services combinés passagers-fret-poste, en tenant compte de l'expérience de la CLAC et d'autres initiatives régionales pertinentes, afin qu'il puisse être utilisé ultérieurement, en tant que de besoin, par les États qui en décideraient ainsi.

|                               |                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objectif stratégique :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i> |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par l'Uruguay.

<sup>2</sup> Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Incidences financières :</i> | Aucune.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <i>Références :</i>             | Protocole d'entente sur la libéralisation des services combinés de passagers–fret–poste entre les autorités de l'aviation civile des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), Punta Cana, République dominicaine, 9 novembre 2025.<br>Banque mondiale, <i>Indicateurs du développement mondial</i> : population totale (SP.POP.TOTL), produit intérieur brut aux prix courants (USD) (NY.GDP.MKTP.CD) et superficie (AG.LND.TOTL.K2), données de 2023. |

## 1. INTRODUCTION

1.1 La libéralisation du transport aérien international constitue un moyen pertinent d'élargir la connectivité, de faciliter l'accès aux marchés et de promouvoir une plus grande concurrence au bénéfice des usagers. En Amérique latine et dans les Caraïbes, les distances considérables, les disparités dans la taille des marchés et la disponibilité limitée de services directs entre de nombreuses paires de villes rendent particulièrement important de progresser, lentement mais sûrement, vers des solutions qui permettent une meilleure utilisation des réseaux existants et renforcent l'intégration régionale, tout en respectant la souveraineté des États et leurs cadres juridiques respectifs.

1.2 Dans ce contexte, la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), s'appuyant sur l'expérience régionale acquise dans le cadre du Protocole d'entente sur la libéralisation des services exclusifs de fret aérien jusqu'au droit de septième liberté, a décidé d'étendre cette approche aux services aériens combinés passagers–fret–poste. À cette fin, elle a rédigé et ouvert à la signature de ses États membres un nouveau protocole d'entente qui permet aux États signataires d'exercer volontairement des droits de trafic réciproques jusqu'à la sixième liberté de l'air, en complément des accords bilatéraux et multilatéraux en vigueur.

1.3 De nombreux cadres multilatéraux de libéralisation adoptés à l'échelle mondiale prévoient des droits de trafic jusqu'à la cinquième liberté de l'air. La sixième liberté de l'air, quant à elle, n'est pas toujours considérée comme une liberté distincte ; elle est parfois perçue comme le résultat concret de la combinaison de l'exercice de la troisième liberté (transporter du trafic depuis l'État du transporteur vers un autre État) et de la quatrième liberté (transporter du trafic en sens inverse) via le territoire de l'État du transporteur. Néanmoins, son utilisation en tant que terme de référence est très répandue dans la pratique commerciale et dans les instruments de la CLAC ; il est par conséquent employé dans ce sens dans la présente note.

1.4 À ce jour, ce nouveau protocole d'entente a été signé par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, le Chili, le Costa Rica, l'Équateur, le Paraguay, la République dominicaine et l'Uruguay. Ensemble, ces neuf États comptent environ 333,2 millions d'habitants, un produit intérieur brut cumulé de 3 680 milliards USD et une superficie de près de 13,84 millions de km<sup>2</sup>, selon les données de la Banque mondiale de 2023. Ces chiffres traduisent l'importance de ce marché, tant sur le plan démographique que territorial et économique, pour l'exercice des droits de trafic reconnus dans ce protocole.

1.5 La présente note en décrit les caractéristiques et les avantages potentiels. Elle propose que la Conférence examine l'opportunité de promouvoir, dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'élaboration d'un instrument mondial similaire, à caractère volontaire et venant

compléter les accords existants, afin de faciliter l'extension progressive des droits de trafic pour les services aériens combinés passagers–fret–poste.

## 2. ANALYSE

2.1 Le protocole d'entente est pragmatique et simple. D'une part, il complète les accords bilatéraux ou multilatéraux en vigueur entre les États, qui le signent volontairement, sans remplacer ces accords ni limiter les droits précédemment reconnus entre les parties, et permet l'exercice réciproque des droits de trafic jusqu'à la sixième liberté pour les services combinés passagers–fret–poste, réguliers et non réguliers, sans restriction de durée, de zone géographique ou de capacité. D'autre part, il établit une procédure d'adhésion simplifiée qui reste ouverte en permanence aux États membres de la CLAC et qui nécessite simplement la transmission d'une communication officielle à son Secrétariat. Enfin, il prévoit un mécanisme de retrait tout aussi simple, permettant à tout État signataire de mettre fin à sa participation par notification écrite, avec effet six mois plus tard. Cette combinaison de participation volontaire, d'adhésion simplifiée et de procédure de retrait accélérée réduit les coûts institutionnels et les tensions diplomatiques liées à des négociations bilatérales successives.

2.2 Le fait que les efforts visant à mettre en place un vaste régime multilatéral de libéralisation des droits de trafic s'étendent sur plusieurs décennies montre qu'il est malaisé de parvenir à un consensus entre un grand nombre d'États aux réalités et aux intérêts divers. À cet égard, les mécanismes régionaux, qui sont volontaires et mis en œuvre progressivement, offrent un moyen complémentaire et pragmatique de progresser, conformément à l'expérience des marchés aériens plus intégrés. Cette approche est particulièrement pertinente en Amérique latine et dans les Caraïbes, où les crises économiques, sanitaires, géopolitiques et opérationnelles peuvent réduire les capacités, faire augmenter les coûts d'exploitation et entraîner une hausse des prix pour les usagers ; le maintien d'un environnement de libre concurrence, au moins au niveau régional, peut contribuer à élargir les possibilités de connectivité et à atténuer ces effets.

2.3 Toutefois, l'existence de multiples instruments régionaux comportant des dispositions divergentes pourrait entraîner une fragmentation réglementaire et une complexité accrue pour les États et les exploitants. Il serait préférable de recourir à des principes, à des définitions et à des mécanismes raisonnablement uniformes ; cela nécessiterait, dans un premier temps, un large soutien des États afin que l'OACI élabore un cadre uniforme, techniquement solide et juridiquement adaptable aux divers contextes nationaux. Dans un deuxième temps, il appartiendrait à chaque État de décider librement d'adhérer à un tel cadre.

2.4 À cet égard, la Conférence pourrait recommander au Conseil de charger le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) d'élaborer un modèle d'instrument tenant compte de l'expérience de la CLAC et d'autres initiatives régionales pertinentes, destiné à être utilisé ultérieurement par les États sur une base volontaire.

## 3. CONCLUSION

3.1 L'expérience de la CLAC démontre que l'extension volontaire des droits de trafic jusqu'au droit de sixième liberté peut contribuer à renforcer la connectivité régionale, à élargir les possibilités de voyage et de transport et à préserver des conditions de concurrence face à des crises qui réduisent la capacité de service ou entraînent la hausse des coûts des services aériens. L'élaboration d'un modèle d'instrument par l'OACI fournirait aux États une référence uniforme pour promouvoir la libéralisation des services combinés passagers–fret–poste, que les États seraient entièrement libres d'adopter.