



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

**APPROCHE PRAGMATIQUE DE LA LIBÉRALISATION DES SERVICES
EXCLUSIFS DE FRET AÉRIEN JUSQU'À LA SEPTIÈME LIBERTÉ DANS LA
ZONE GÉOGRAPHIQUE DE LA CLAC**

(Note présentée par le Pérou avec le soutien de 19 États membres de la CLAC²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit l'expérience de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) dans la libéralisation des services exclusifs de fret aérien jusqu'à la septième liberté. Il s'agissait au départ d'un mécanisme temporaire, établi en 2020 afin de faciliter la distribution de fournitures essentielles pendant la pandémie de COVID-19, qui a ensuite été pérennisé en 2023 par un protocole d'entente signé à ce jour par 13 États. Cette expérience démontre qu'une approche progressive de la libéralisation, qui complète les accords en vigueur et repose sur une participation volontaire, confirme la faisabilité institutionnelle et réglementaire de tels mécanismes pour renforcer la connectivité aérienne, conformément au mandat réitéré par l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'étudier l'élaboration d'un accord international spécifique pour la libéralisation des services de fret aérien.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre note de l'expérience de la CLAC dans la mise en place d'un mécanisme régional volontaire et complémentaire visant à faciliter l'exercice des droits de trafic de septième liberté pour les services exclusifs de fret aérien ;
- b) constater que cette expérience peut favoriser une meilleure compréhension des avantages, des défis et des obstacles liés à la libéralisation de l'accès au marché du fret aérien, conformément à la résolution A42-26 de l'Assemblée ;
- c) recommander au Conseil d'examiner, par l'intermédiaire du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et dans le cadre de la révision du modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA), la complémentarité juridique, la participation volontaire et les procédures simplifiées de l'instrument de la CLAC comme moyens possibles de faciliter la conclusion d'accords régionaux ou multilatéraux en vue de la libéralisation progressive des services exclusifs de fret aérien.

¹ Version espagnole fournie par le Pérou.

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

<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>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Résolution A42-26 de l'Assemblée <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> (2025), appendice A, section I, § 8, 14, 15, 19 et 20. Protocole d'entente sur la libéralisation des services exclusifs de fret aérien entre les autorités de l'aviation civile des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), Lima, Pérou, 15 décembre 2023. 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. ALTA (Association du transport aérien d'Amérique latine et des Caraïbes), rapports sur le fret aérien international en Amérique latine et dans les Caraïbes, données de 2025.

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien de fret constitue un élément essentiel des chaînes logistiques mondiales, en particulier pour la circulation de marchandises de grande valeur, périssables ou soumises à des délais stricts, qui ne peuvent être acheminées autrement en raison des contraintes inhérentes aux autres modes de transport.

1.2 La pandémie de COVID-19 a mis cette fonction à rude épreuve. En effet, la baisse drastique du trafic passagers et, par conséquent, de la capacité de soute disponible pour le fret a mis en évidence la nécessité de disposer de cadres réglementaires suffisamment souples pour permettre une réponse rapide dans des situations exceptionnelles, notamment pour l'acheminement de matériel médical et, par la suite, de vaccins.

1.3 Dans ce contexte, et conformément à la vision à long terme en faveur de la poursuite de la libéralisation du transport aérien international adoptée par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2015, diverses initiatives régionales et nationales ont été prises pour assouplir les droits de trafic dans le cadre de la réponse aux crises.

1.4 Dans la zone géographique couverte par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), cela a conduit à la signature, à la fin 2020, d'un protocole d'entente accordant temporairement l'exercice des droits de trafic de septième liberté pour des services exclusifs de fret, dans le but de faciliter la distribution de fournitures essentielles et de vaccins contre la COVID-19. Une fois la phase critique de la pandémie passée, les États membres de la CLAC ont décidé de pérenniser ce mécanisme par le biais d'un nouvel instrument signé à Lima, au Pérou, en décembre 2023. L'expérience acquise concernant cet instrument est exposée dans la présente note.

2. ANALYSE

2.1 Le mécanisme qui sous-tend le protocole d'entente repose sur un principe pragmatique : il présuppose l'existence d'une relation juridique bilatérale ou multilatérale préalable entre les États

signataires, établie par voie d'accords sur les services aériens, de procès-verbaux de réunions ou d'autres protocoles d'entente en vigueur, et fonctionne uniquement en complément de cette relation. Ouvert à la signature des États membres de la CLAC depuis le 15 décembre 2023, le protocole d'entente accorde aux entreprises de transport aérien des États signataires des droits réciproques leur permettant d'exercer des droits de trafic de septième liberté pour des services exclusifs de fret, réguliers et non réguliers, dans la mesure où ces droits n'étaient pas déjà reconnus entre les parties, sans aucune restriction de durée, de portée géographique ou de capacité.

2.2 La même approche pragmatique s'applique au retrait du protocole. Tout État signataire peut se retirer à tout moment par simple notification écrite adressée au Secrétariat de la CLAC, avec effet six mois après la notification. Aucune justification, négociation ou procédure supplémentaire n'est requise. Cette caractéristique — l'adhésion par simple notification et le retrait sans nécessité de recourir à des négociations ou à des manœuvres diplomatiques — offre aux États une certaine souplesse pour participer au mécanisme tout en conservant la possibilité d'y mettre fin par notification préalable.

2.3 Le caractère pragmatique de ce protocole d'entente transparaît également dans son mécanisme d'adhésion, qui ne nécessite pas de cérémonie de signature en personne ; l'adhésion consiste simplement dans l'envoi d'une lettre officielle, par courriel ou par un moyen similaire, au Secrétariat de la CLAC, qui en informe ensuite les autres États signataires. Cette procédure, héritage des contraintes opérationnelles imposées par la pandémie de COVID-19, période pendant laquelle les possibilités de négociation et de signature en personne étaient limitées, a été conservée dans la version définitive du protocole d'entente, réduisant ainsi davantage les obstacles administratifs à l'adhésion d'un plus grand nombre d'États.

2.4 La combinaison de ces caractéristiques — complémentarité juridique, adhésion simplifiée et retrait sans entraves — se reflète dans les résultats concernant l'adhésion à l'instrument ou sa signature. À ce jour, le protocole d'entente a été signé par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, le Chili, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela. Au total, ces 13 États comptent environ 412,4 millions d'habitants et couvrent une superficie de près de 16,47 millions de km², selon les données de la Banque mondiale pour 2023. Par ailleurs, les 11 États pour lesquels des données comparables sur le produit intérieur brut (PIB) nominal sont disponibles pour cette année-là représentent une économie cumulée de près de 4 000 milliards USD (Cuba et la République bolivarienne du Venezuela n'ont pas été inclus, pour l'instant, en raison de l'absence de données comparables dans la source utilisée). Ces chiffres reflètent l'importance démographique, territoriale et économique considérable de la zone couverte par l'instrument.

2.5 Ce type d'instrument est particulièrement adapté compte tenu de la configuration structurelle du secteur : seuls 16,6 % du fret aérien international transporté dans la région correspondent à des flux intrarégionaux, tandis que près de la moitié provient ou est à destination d'Amérique du Nord, et environ un quart est destiné à l'Europe [Association du transport aérien d'Amérique latine et des Caraïbes (ALTA,) 2025]. La libéralisation des droits de trafic pour les services exclusifs de fret entre les États de la CLAC constitue un moyen direct de faciliter encore les échanges de marchandises au sein même de la région, sans nécessité de reprendre de longues négociations bilatérales entre États.

3. CONCLUSION

3.1 L'expérience de la CLAC montre qu'il est possible d'avancer de manière progressive, volontaire et pragmatique vers la libéralisation des services exclusifs de fret aérien grâce à des instruments régionaux qui complètent les accords existants. La mise en œuvre réussie de mécanismes simplifiés d'octroi

de droits de trafic de septième liberté, caractérisés par des procédures d'adhésion souples et des clauses de sortie sans heurts, a permis d'élargir la connectivité intrarégionale et offert une flexibilité opérationnelle au secteur sans porter atteinte aux cadres juridiques bilatéraux en vigueur. En conséquence, ce dispositif régional apporte des preuves empiriques et établit un précieux précédent réglementaire pouvant servir de référence à l'OACI et à ses États membres.

3.2 La prise en considération de ces meilleures pratiques lors de la révision du modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA) et des travaux du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) permettra l'élaboration d'outils conceptuels et réglementaires visant à faciliter la conclusion d'accords multilatéraux ou régionaux en vue de la libéralisation progressive du fret aérien à l'échelle mondiale, dans le plein respect des dispositions énoncées dans la résolution A42-26 de l'Assemblée.

— FIN —