

ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION ÉCONOMIQUE

## Point 35 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

## DROITS DE SEPTIÈME LIBERTÉ POUR LES SERVICES TOUT CARGO

[Note présentée par le Chili et soutenue par 16 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)<sup>2</sup>]

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine la nécessité pour l'OACI de promouvoir un accord multilatéral octroyant des droits de septième liberté aux services tout cargo afin d'élargir la libéralisation du transport aérien et de permettre de répondre aux urgences actuelles et futures en augmentant la vitesse et le volume de la livraison de marchandises et en rationalisant les chaînes logistiques afin de répondre aux besoins des populations.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) réfléchir sur les enseignements de la pandémie de COVID-19 concernant le marché du fret aérien, y compris le développement considérable du commerce électronique ;
- b) promouvoir l'élaboration d'un accord international spécifique afin de permettre une plus grande souplesse dans l'octroi de droits de trafic aux services de fret aérien, compte tenu des caractéristiques uniques de ce marché.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Résolution A40-9, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> <i>Rapport de la seizième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/16) (2022)</i>

<sup>1</sup> Version en langue espagnole fournie par le Chili

<sup>2</sup> Aruba, Belize, Brésil, Colombie, Cuba, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine, Salvador, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

## 1. INTRODUCTION

1.1 La sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), tenue en 2013, a jeté les bases de ce qui est aujourd'hui la *Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien*, adoptée par le Conseil en 2015, qui vise à inciter les États à tendre vers une libéralisation accrue. Il était entendu à l'époque qu'il s'agirait d'un objectif commun à tous les États membres mais que cet objectif serait poursuivi à un rythme et à une vitesse relevant de la souveraineté de chacun d'entre eux.

1.2 Durant le processus, il y a eu la pandémie de COVID-19, qui a nui à la continuité des services aériens et à la connectivité internationale.

1.3 Cela dit, la pandémie a révélé que, dans des circonstances imprévues ou en cas d'urgence mondiale, seuls des efforts collectifs coordonnés des États peuvent aider à atténuer les incidences néfastes sur les vies et les économies nationales. Cette expérience négative a aussi montré qu'en situation de crise d'approvisionnement comme celle que la COVID-19 a causée, l'aviation peut et doit mettre en place des solutions et les États, soutenir les efforts.

## 2. L'EXPÉRIENCE DES ÉTATS DANS LA RÉGION DE LA CLAC

2.1 Étant donné les diverses incidences de la pandémie, telles que la croissance de la demande de transport aérien de marchandises, et compte tenu des efforts des États pour coordonner les mesures visant à rétablir la connectivité et de la nécessité d'adopter d'urgence des mesures extraordinaires pour faire face à une situation sans précédent, en décembre 2020, la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) a repris une proposition du Brésil et du Chili de créer un outil simple et efficace en dehors des cadres réglementaires existants des États membres afin de faciliter les vols de fret jusqu'à la septième liberté. L'initiative a pris la forme d'un protocole d'accord (MoU) convenu dans un esprit de compréhension et de coopération mutuelles, avec une vision transcendant les politiques spécifiques que chaque État est en droit d'appliquer, à condition qu'il n'y ait pas de distorsion dans la concurrence juste et saine entre les exploitants. Le texte du protocole prévoit l'octroi mutuel de droits de trafic au titre de la septième liberté pour les services tout cargo réguliers et non réguliers, de façon équitable, sans restriction ni condition d'ordre géographique ou au chapitre de la capacité. Il s'agit d'un accord qui complète les droits de trafic dont les États de la CLAC sont déjà convenus, de façon bilatérale ou multilatérale, et qui n'affecte pas les autres libertés ou conditions déjà approuvées et en vigueur, par exemple les conditions d'attribution ou de révocation des permis des compagnies aériennes.

2.2 Dans un premier temps, le protocole a été signé par dix États : le Brésil, le Chili, l'Équateur, le Guatemala, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), mais il est resté ouvert à l'adhésion des autres membres de la CLAC dans le cadre d'une démarche rapide. De même, chaque État partie peut, à tout moment, notifier son retrait du protocole, cette décision prenant effet six mois après la notification.

2.3 Il est bien connu que le droit de septième liberté est fondamental pour maximaliser l'efficacité des services de fret aérien. Toutefois, il n'est pas couramment accordé durant les négociations entre les États. C'est pourquoi le protocole relatif à la septième liberté prévoit l'octroi de cette liberté sur une base exceptionnelle et temporaire, jusqu'au 31 décembre 2021 seulement, avec peut-être une année supplémentaire à partir de cette date pour les États qui le souhaitent. Cela dit, à la fin de cette période, l'instrument a été renouvelé sur le souhait exprès des signataires originaux.

### 3. RÉPONSE DE L'OACI

3.1 La Résolution A40-9 (40<sup>e</sup> session de l'Assemblée), appendice A, section I, article 12, demandait au Conseil de l'OACI de poursuivre les travaux pour mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation ainsi que les obstacles à l'ouverture des marchés, en vue de l'élaboration d'une approche multilatérale en temps opportun. Précédemment, la Résolution A38-14 (38<sup>e</sup> session de l'Assemblée), appendice A, section I, article 14, avait lancé un appel en faveur de l'élaboration d'un accord international spécifique pour faciliter une libéralisation plus poussée des services de fret aérien.

3.2 À divers événements et réunions de l'OACI, tels que la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) et le Symposium de l'OACI sur le transport aérien (IATS), il a été exprimé à maintes reprises que, en raison des caractéristiques uniques des activités de fret aérien et du nombre croissant d'exploitants mondiaux dans le secteur de la livraison express, qui utilisent des aéroports-pivots dans différents pays, les services de fret aérien ont besoin d'une plus grande liberté commerciale pour être en mesure de répondre aux besoins de l'industrie mondiale du fret aérien. Cela est devenu très clair durant la pandémie de COVID-19.

3.3 De plus, sans préjudice des recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) à la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), certains États et représentants de l'industrie, comme la Global Express Association (GEA) et l'Association internationale du fret aérien (TIACA), ont noté que l'OACI devrait progresser vers un accord international spécifique sur la libéralisation des services tout cargo, compte tenu des apports à la réponse face à la pandémie mondiale et de la grande différence dans les besoins des affaires entre les services tout cargo et les services passagers.

3.4 La question a aussi été examinée à la quatorzième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/14), en 2017, ce qui a donné lieu à un accord relatif à l'élaboration d'un protocole spécifique sur la libéralisation du fret aérien, avec droits de trafic jusqu'à la septième liberté. Les travaux ont débuté à la réunion ATRP/15, en 2019, sur la base d'un *projet d'accord complémentaire sur la libéralisation des services de fret dans le transport aérien international*, présenté par le Secrétariat de l'OACI. Cependant, des divergences de vues ont empêché un consensus et poussé le Comité du transport aérien (ATC) du Conseil de l'OACI à suspendre les travaux.

3.5 Enfin, à la réunion ATRP/16, en avril 2022, la question a été examinée de nouveau, cette fois en tenant compte des informations collectées et des enseignements tirés de la crise de la COVID-19 et de l'essor du commerce électronique. Il reste à déterminer s'il vaut la peine de promouvoir l'accord.

### 4. CONCLUSIONS

4.1 L'expérience récente a mis en évidence le caractère distinct des services tout cargo par rapport aux services passagers pour ce qui est des modèles d'affaires, des besoins opérationnels, des limitations, des dépendances et du cadre de réglementation. Tous ces facteurs militent en faveur d'un accord international spécifique facilitant la libéralisation des services de fret aérien qui aiderait un marché en plein rétablissement et produirait les avantages prévus pour les États et l'industrie.

4.2 Les initiatives menées par l'OACI concernant l'élaboration d'un accord multilatéral sur l'octroi de droits aux services de fret aérien ont été lancées avant que la pandémie de COVID-19 n'apporte de nouvelles idées et des enseignements à tirer, avant l'augmentation du nombre de transactions en ligne et

d'exploitants de services mondiaux de livraison express et avant la prolifération des centres de distribution dans plusieurs pays.

4.3 Le monde devra sans doute faire face à d'autres crises dans l'avenir en lien avec des menaces et des phénomènes tels que les pénuries alimentaires, les déplacements de populations, les changements climatiques, les catastrophes naturelles et les urgences de santé. Par ailleurs, la croissance impressionnante du commerce électronique de marchandises et l'évolution des modèles d'affaires correspondants rendent nécessaire de faire progresser la *Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien*. Dans de tels scénarios, les chaînes logistiques doivent être rapidement activées et gérées de façon efficace, et le transport aérien doit être prêt non seulement sur le plan technique mais aussi du point de vue réglementaire.

4.4 L'Assemblée est donc invitée à examiner les considérations ci-dessus et, en l'occurrence, à soutenir les efforts continus d'élaboration d'un accord international spécifique destiné à faciliter une plus grande libéralisation des services tout cargo.

— FIN —