



NATIONS UNIES
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

730022
Distr.: LIMITEE

E/ECA/CMU/18
26 novembre 1987

Original: FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

PRIORITE DUE AU COURRIER AVION ET
LIBERTES DE L'AIR

I. INTRODUCTION

1. Généralités

En 1979, au moment du démarrage de la décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, la Commission économique pour l'Afrique a chargé deux experts de l'Union postale universelle, opérant comme consultants de la CEA de recenser les principaux obstacles au développement de la poste en Afrique et de présenter des propositions qui pourraient être prises en compte au cours de la Décennie.

L'une des observations des experts se rapportait à l'amélioration des acheminements postaux: "les compagnies aériennes de façon générale ne respectent pas les règles de priorité concernant le courrier aérien. Elles considèrent abusivement les sacs postaux comme du fret d'urgence secondaire. Cette situation a tendance à s'aggraver en raison du laxisme des Administrations postales qui confient très généralement, et sans aucun contrôle, toutes les opérations de transbordement de sacs postaux aux services spécialisés des aéroports.

" Les liaisons aériennes parallèles à l'équateur sont peu nombreuses et de surcroît certaines sont soumises inconsidérément à des restrictions de trafic.

"En fait, les relations entre les compagnies aériennes et les Administrations postales apparaissent quasiment inexistantes tant au niveau des pays eux-mêmes que des Unions postales restreintes".

De ces considérations, les experts ont formulé la proposition suivante de créer un comité de contacts Administrations postales/compagnies aériennes pour l'ensemble de l'Afrique ou par grandes sous-régions. Entre autres attributions ce comité aurait pour rôle de supprimer toutes les restrictions aux droits de trafic en ce qui concerne les sacs de courrier.

Le projet Pop 60-014 de création d'un comité permanent de contact compagnies aériennes/services postaux avait été enregistré d'abord par l'UPU, comme projet de la Décennie des transports et des communications en Afrique. Il fut repris et mené à bien par l'UPAP qui créa en Août 1985 le comité de contact UPAP/AFRAA.

2. Objectifs et fonctions du comité de contacts

L'article 3 de l'accord portant création et statut du Comité de contacts UPAP/AFRAA donne mandat au comité:

"d'assurer une consultation permanente entre les compagnies aériennes africaines desservant l'Afrique et les Administrations postales du continent notamment pour permettre:

1. une meilleure information en ce qui concerne les horaires des avions et les liaisons desservies;

2. la consultation des taux et des conditions de l'utilisation maximale de la voie aérienne pour le transport du courrier;

3. le paiement rapide par les Administrations postales des compagnies aériennes;

4. le règlement des différends entre les Administrations postales et les compagnies aériennes".

Une des fonctions essentielles à attribuer à ce comité paraît être la nécessité d'une consultation permanente entre les compagnies aériennes et les administrations postales, en vue de s'assurer que la priorité due à l'acheminement du courrier soit respectée. Cet aspect spécifique des acheminements postaux, bien qu'il n'apparaisse pas explicitement dans la liste des fonctions assignés au comité, peut être considéré couvert par l'article 3 para 1) in fine de l'accord, qui traite des meilleures informations à obtenir sur les liaisons desservies.

II. PRIORITE A ACCORDER AU TRAFIC POSTAL

1. Priorité accordée par les compagnies aériennes membres de l'IATA.

En ce qui concerne la priorité des dépêches avion, l'accord UPU/IATA de 1948 indique que "l'IATA accepterait que le courrier de première catégorie bénéficie de la priorité aux conditions suivantes: Après accord entre les compagnies aériennes et les offices postaux, et pour une liaison déterminée la quantité maximum à livrer à chaque départ sera évaluée d'après des statistiques et la capacité (volume-poids) correspondante sera réservée dans l'avion. Au cas où le volume du courrier dépassait cette capacité le transporteur débarquera la cargaison nécessaire et n'acceptera aucune réservation de place tant que le courrier en excédent ne sera pas acheminé. L'admission d'un voyageur ayant déjà réservé sa place ne sera pas refusée, mais la compagnie fera tout son possible pour transporter le supplément de courrier soit en cédant les passagers à un autre transporteur, soit en utilisant une autre avion.

Pour le courrier de deuxième catégorie "AO", la priorité ne jouera qu'à l'égard du fret qui, au besoin, sera débarqué par les compagnies; en outre la priorité sera accordée aux AO sur les passagers dont les places n'ont pas été retenues à l'avance. Quant aux colis postaux, ils auront la priorité sur le fret".

Ce qu'il faut retenir ici, c'est que le courrier a en principe une priorité absolue sur l'ensemble du trafic aérien.

2. Priorité accordée par les Administrations postales

L'article premier de la convention associe la notion de priorité à la notion de liberté de transit et se lit comme suit: "la liberté de transit dont le principe est énoncé à l'article premier de la Constitution, entraîne l'obligation, pour chaque Administration postale, d'acheminer toujours par les voies les plus rapides qu'elle emploie pour ses propres envois les dépêches closes et les envois de la poste aux lettres à découvert qui lui sont livrés par une autre Administration. Cette obligation s'applique également aux correspondances avion, que les Administrations postales intermédiaires prennent part ou non à leur réacheminement".

La résolution C60 du Congrès de Lausanne (1974) déclare, au sujet de la piraterie aérienne, " que les dépêches postales, de quelque nature qu'elles soient ou à quelque catégorie qu'elles appartiennent, affectées par un acte dit "de piraterie aérienne" sont inviolables, et que l'acheminement ultérieur desdites dépêches doit être assuré en priorité par le pays ou l'aéronef s'est rendu on a été libéré, même si cet aéronef fait l'objet de litiges d'une nature extra-postale".

Ici encore les textes montrent que les Administrations postales accordent une grande importance à la priorité qui doit accompagner l'acheminement du courrier, y compris en cas de piraterie aérienne.

III. OBSTACLES

Il est anormal que des sacs de courrier parcourent des milliers de kilomètres en quelques heures pour se trouver abandonnés plusieurs jours ou plusieurs semaines dans les aéroports de transit, pour des raisons relevant tant de la compétence des Administrations postales que de celles des compagnies aériennes.

1. Obstacles affectant la priorité due au courrier et relevant de la compétence des Administrations

- les infrastructures: les centres de tri ou de transit sont souvent mal situés ou fonctionnent dans des locaux inadaptés;
- Ces centres fonctionnent avec des horaires non coordonnés avec ceux du trafic aérien, ou bien fonctionnent selon des méthodes de travail empiriques qui semblent démontrer une insuffisance de la formation du personnel de ces centres;
- les opérations de transbordement: les opérations de prise en charge et de livraison des dépêches par les services postaux ne sont pas toujours effectuées avec toute la célérité et tout le soin désirables;

- la création, dans les emprises des aéroports, d'un transbordement direct postal placé sous la responsabilité de l'Administration postale est souhaitable; mais, dans la mesure où les aéroports africains sont généralement sous-développés, l'utilisation par les postes des compagnies aériennes n'est pas suffisamment diversifiée; en outre, les services de transport des dépêches ne sont pas toujours exercés; les contrôles indispensables des services de transport des dépêches ne sont pas toujours exercés;
- la mauvaise coordination entre les services des transports et ceux de la poste, et souvent, absence de coopération.

Ces considérations, bien qu'affectant la qualité des acheminements, ne constituent pas la préoccupation de ce document: elles sont traitées par d'autres groupes de travail.

2. Obstacles relevant de la compétence des compagnies aériennes

Ces obstacles ont pour fondement principal le protectionnisme généralisé qui entrave le développement des réseaux aériens africains. A la conférence de Mbabane (Swaziland 1984) sur les "libertés de l'air", le représentant de la CEAA a pu noter que "les pays africains continuent d'adopter des politiques protectionnistes afin de préserver, pour leur propres compagnies nationales un trafic quelque peu sous-développé, alors que ce trafic pourrait faire l'objet d'une expansion considérable, à condition que les uns et les autres acceptent des compagnies nécessaires. Les liaisons africaines souffrent de ce problème et jusqu'à présent il est parfois plus rapide de passer par l'Europe pour relier une partie de l'Afrique de l'Ouest à un point quelconqué de l'Afrique de l'Est, du Centre ou du Nord. La cause principale de l'insuffisance de liaisons en Afrique est le refus d'octroi des droits de trafic nécessaires aux compagnies aériennes africaines". Et d'ajouter "qu'un secteur très affecté est celui de la poste. Du courrier urgent peut attendre des jours et même des semaines sans arriver à destination, ce qui oblige les gens, malgré les maigres ressources dont ils disposent, à utiliser d'autres moyens plus chers".

Le représentant de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), à cette même conférence, a fait observer que "le problème d'échange et d'exercice des droits de cinquième liberté constitue le principal obstacle au développement du transport aérien en Afrique et l'une des principales raisons qui explique des imperfections du réseau africain et la médiocrité des liaisons.... la stricte application d'une politique protectionniste en la matière, principalement le refus d'octroyer les droits de cinquième liberté est lourde de conséquence pour la compagnie ainsi protégée elle-même et pour l'ensemble du réseau africain de transport aérien".

Ouvrons une parenthèse pour définir les principales libertés de l'air*:

Première liberté:

C'est le privilège de survoler le territoire d'un autre Etat sans y atterrir.

Deuxième liberté

C'est le privilège d'atterrir sur le territoire d'un autre Etat sans

but commercial, c'est-à-dire sans embarquement ni débarquement de trafic commercial, mais uniquement pour un ravitaillement en carburant ou pour toute autre nécessité d'ordre technique.

Troisième liberté

Elle consiste pour l'Etat exploitant à transporter des passagers,

du courrier et du fret de son territoire national à destination du

territoire d'un autre Etat co-contractant. L'opération en sens contraire constitue l'exercice de la quatrième liberté.

* Voir à l'annexe I la Déclaration de Mbabane sur le transport aérien

en Afrique.

* Pour des informations plus détaillées sur les différentes libertés de

Cinquième liberté

Elle fait intervenir un Etat tiers par rapport aux deux Etats entre lesquels existe un accord d'échange direct de troisième et de quatrième liberté. Si A et B sont ces deux Etats, la cinquième liberté sera le droit pour la compagnie aérienne de A de transporter du trafic commercial entre B et un Etat tiers C.

Le problème d'échange et d'exercice des droits de cinquième liberté constitue le principal obstacle au développement du transport aérien en Afrique et partant aux échanges rapides de trafic postal entre les Administrations postales. Cette question est bien connue des autorités de l'aviation civile, mais les différentes recommandations des réunions sous-régionales ou régionales sur l'octroi libéral des droits de trafic sont restées sans suivi.

IV. RECHERCHE DE SOLUTIONS

Une première suggestion est d'établir un questionnaire à l'adresse de toutes les Administrations postales pour les inviter à recenser en liaison avec les autorités de l'aviation civile toutes les compagnies aériennes qui font escale dans chaque pays et qui ne jouissent pas du droit de cinquième liberté.

Dans un deuxième temps, et compte tenu du fait que l'IATA reconnaît au trafic postal une grande priorité dans l'acheminement, il pourrait être utile d'entreprendre des démarches auprès des autorités nationales de l'aviation civile pour qu'elles autorisent les compagnies aériennes ne bénéficiant pas du droit de 5ème liberté à transporter néanmoins le trafic postal. Cette autorisation pourrait même être demandée pour les escales occasionnées par les accords de deuxième liberté.

Le Congrès de Tokyo (1969) avait d'ailleurs émis le vœu C 69 "qui invite les Administrations postales à intervenir auprès de leurs autorités nationales de l'aviation civile en vue d'obtenir des droits spéciaux pour le trafic postal lorsque l'absence de la cinquième liberté provoque des retards d'acheminement du courrier aérien".

Il n'est pas nécessaire d'insister ici sur les autres formes de priorité dues au courrier avion, notamment par exemple sur les retards imputables au monopole du transport du courrier avion. Ces aspects du non respect de la priorité sont déjà pris en compte dans l'étude confiée au groupe de travail n°4 du comité de contact UPAP/AFRAA.

V. APPROFONDISSEMENT DE LA REFLEXION

La question évoquée dans ce document nécessite une réflexion à mûrir au sein d'un groupe de travail. Sept groupes fonctionnent déjà auprès de l'UPAA. Le groupe 2 est chargé de l'élaboration d'arrangements techniques entre Administrations postales et compagnies aériennes en vue de l'amélioration, de l'harmonisation et du développement des services du courrier aérien.

Le groupe 4 est chargé d'une étude en vue de faire appliquer par les compagnies aériennes la priorité due au courrier avion, ainsi que d'une étude en vue de sensibiliser les autorités compétentes de chaque pays, aux retards imputables au monopole de fait des compagnies nationales du transport du courrier avion. Le groupe 4 paraît le plus indiqué pour poursuivre la réflexion sur les retards d'acheminements dus à l'octroi non libéral des droits aériens de trafic.

ANNEXE I

DECLARATION DE MBABANE SUR LE TRANSPORT AERIEN AFRICAIN (1)

Les Représentants des Etats africains, des autorités africaines de l'aviation civile, des compagnies aériennes africaines et des organisations chargées des questions relatives au transport aérien en Afrique, réunis à Mbabane (Swaziland) du 19 au 23 novembre 1984 pour la Conférence africaine sur les libertés de l'air,

Rappelant les résolutions ECA/UNTACDA/Res.79/6 et ECA/UNTACDA/Res. 83/34 sur les libertés de l'air adoptées par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, respectivement à Addis-Abeba en 1979 et au Caire en 1983,

Rappelant en outre la résolution CM/Res. 890 (XXXVII) adoptée à Nairobi en juin 1981 par le Conseil des ministres de l'Organisation de l'unité africaine, ainsi que la Déclaration de politique générale en matière d'aviation civile adoptée par les Chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA par la résolution CM/Res. 804 (XXXV),

Considérant l'importance du transport aérien pour le développement économique et l'intégration de l'Afrique conformément aux directives énoncées dans le Plan d'action et l'Act final de Lagos,

Conscients de l'importance des initiatives prises par la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et l'Organisation de l'unité africaine (OUA) en vue de la mise en place d'un système africain de transport aérien solide et cohérent, et des directives présentées à cet effet par lesdites organisations,

Appréciant avec gratitude la contribution de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) à l'harmonisation et la rationalisation des politiques et des pratiques en matière de transport aérien,

(1) Déclaration adoptée par la Conférence sur les libertés de l'air, organisée par la CEA à Mbabane (Swaziland) du 19 au 24 novembre 1984.

Convaincus que la création de compagnies aériennes africaines sous-régionales et, en définitive, d'une compagnie panafricaine unique est un objectif qui doit devenir réalité,

1. Déclarent que la volonté politique ne fait pas obstacle au renforcement du réseau des transports aériens africains,

2. Affirment leur conviction qu'une approche pragmatique permettra une amélioration immédiate de ce réseau,

3. Décident par la présente Déclaration de créer un Comité technique chargé des questions relatives au transport aérien dont le mandat est défini ci-après:

I

Le Comité, dont la composition est définie au paragraphe V ci-dessous, a pour objectifs immédiats:

- a) d'élaborer une approche africaine commune sur le libre échange des première et deuxième libertés de l'air;
- b) d'exhorter les autorités aéronautiques africaines à échanger les troisième et quatrième libertés;
- c) d'encourager l'échange des droits de cinquième liberté en vue d'améliorer les services de transport aérien sur l'ensemble du continent africains; d'étudier les possibilités de renforcer la coopération commerciale et technique entre les compagnies aériennes africaines, notamment en ce qui a trait à des arrangements financiers de compensation et à l'exploitation conjointe des services;

d) de centraliser la collecte, la recherche et l'analyse des données et/ou de créer une banque de données telle que l'envisage la CAFAC et d'inciter à l'adoption de mesures propres à mettre en valeur les possibilités jugées viables;

e) de promouvoir les mécanismes financiers de compensation ainsi que d'autres solutions permettant de résoudre le problème des recettes bloquées des compagnies aériennes, notamment par le recours aux services des chambres de compensation existantes ou à créer;

f) de rechercher les moyens d'accroître la coordination des horaires des vols en Afrique et de promouvoir les services en direction et en provenance de l'Afrique exploités par les transporteurs africains;

g) de promouvoir l'adoption et le maintien d'une approche commune lors des négociations entre les Etats, les autorités aéronautiques et les compagnies aériennes africains, d'une part, et leurs partenaires non africains, d'autre part, sur les droits de trafic, l'achat d'aéronefs et de matériel, les arrangements de financements, etc.;

h) de suivre et de favoriser l'exécution du programme de facilitation conformément aux recommandations présentées par le secrétariat de la CEA dans le document TRANS/AIR/CONF/84/8. A cet égard, le Comité tient compte des observations présentées à la Conférence sur les libertés de l'air et relatives à l'amélioration de la facilitation en Afrique, particulièrement à la possibilité de réduire ou d'éliminer les restrictions à l'octroi de visa pour les ressortissants des Etats membres de l'OUA. De même, le Comité prend toute mesure propre à permettre l'amélioration des facilités fournies par les compagnies aériennes pour les voyages intra-africains;

i) de procéder à une étude des routes aériennes africaines existantes ou potentielles afin d'identifier celles qui pourront faire l'objet d'une exploitation conjointe en vue d'accélérer le développement de l'économie et des infrastructures en Afrique;

ii) de promouvoir les compagnies aériennes multinationales ou exploitées conjointement à l'échelle sous-régionale.

III. Le Comité a pour objectif ultime la mise en place d'un système aéronautique africain pleinement intégré et la création d'une compagnie panafricaine unique conformément aux directives énoncées dans le Plan d'action et l'Acte final de Lagos.

III. Les activités du Comité se déroulent en coordination avec la CEA et la CAFAC. Ces deux organismes apportent leur appui tant pour les questions techniques et la documentation que pour les questions d'organisation.

IV. Le Comité fait périodiquement rapport à la Conférence des ministres de la CEA, par la voie de la Conférence des ministres africains des transports et de la planification, ou par toute autre voie appropriée, et au Conseil des ministres de l'OUA. Le premier de ces rapports sera présenté avant la Conférence économique au sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA prévue pour 1985.

Le Comité se compose:

- a) d'un représentant respectif de la CEA, l'OUA, la CAFAC et l'AFRAA, par elles désignés;
- b) d'un responsable représentant d'une autorité aéronautique et un autre représentant d'une compagnie aérienne de chacune des cinq sous-régions;
- c) de tout autre expert ou représentant des autorités aéronautiques régionales alinéas (a) et (b) jugeront bon de co-opter.

Le Président du Comité est élu par les membres non co-optés du Comité.

VI

Sous réserve des dispositions ci-dessus, le Comité définit lui-même son règlement intérieur.

VII

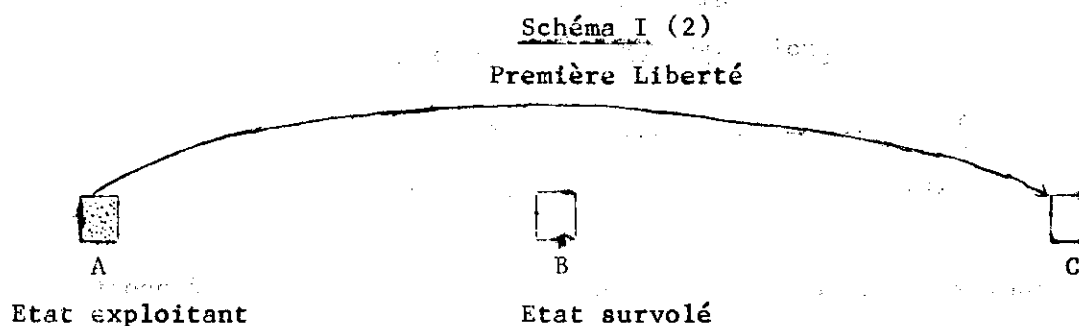
Le Comité sera créé dès que possible et entamera ses travaux aussitôt. Afin de permettre l'exécution sans retard du programme du travail du Comité, la Conférence prie le Secrétaire exécutif de la CEA et le Secrétaire générale de l'OUA de prendre les mesures requises pour que le Comité puisse commencer à fonctionner.

ANNEXE II

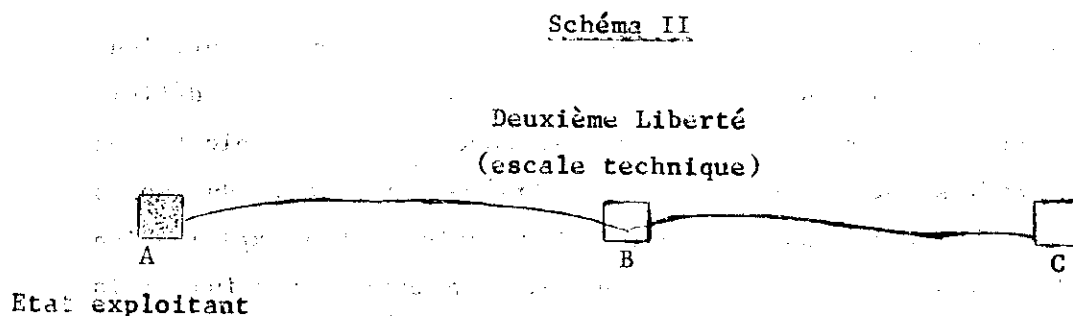
LES LIBERTES DE L'AIR DANS L'EXPLOITATION
INTERNATIONALE DU TRANSPORT AERIEN (1)

1. L'articulation des Libertés de l'Air établies à la Conférence de Chicago (1944)

1.1. La Première Liberté est celle du survol du territoire national sans atterrissage, illustré par le schéma suivant:



1.2. La deuxième Liberté est celle de l'escale technique, correspondant à une touchée sans but commercial, c'est-à-dire sans embarquement ni débarquement de trafic (schéma II):



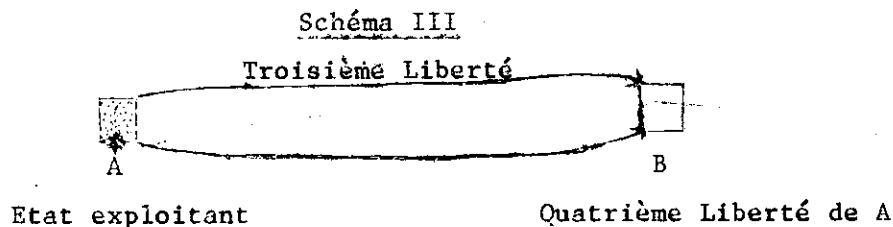
(1) Extrait de l'annexe II de la circulaire n°3 publiée par la CAFAC (septembre 1973) sur la politique des Etats membres de la CAFAC en matière d'accords bilatéraux de transport aérien.

(2) Dans les schémas, l'Etat exploitant a été représenté en pointillé.

Les troisième et Quatrième Libertés correspondent à un schéma d'échange direct entre pays deux à deux.

1.3 La Troisième Liberté consiste, pour l'Etat exploitant, à transporter du trafic de son territoire national à destination du territoire du pays co-contractant.

1.4. L'opération en sens contraire constitue l'exercice de la Quatrième Liberté (schéma III).



1.5. La Cinquième Liberté fait intervenir un Etat tiers par rapport aux deux Etats entre lesquels s'institue un schéma théorique d'échange direct de Troisième et Quatrième Libertés.

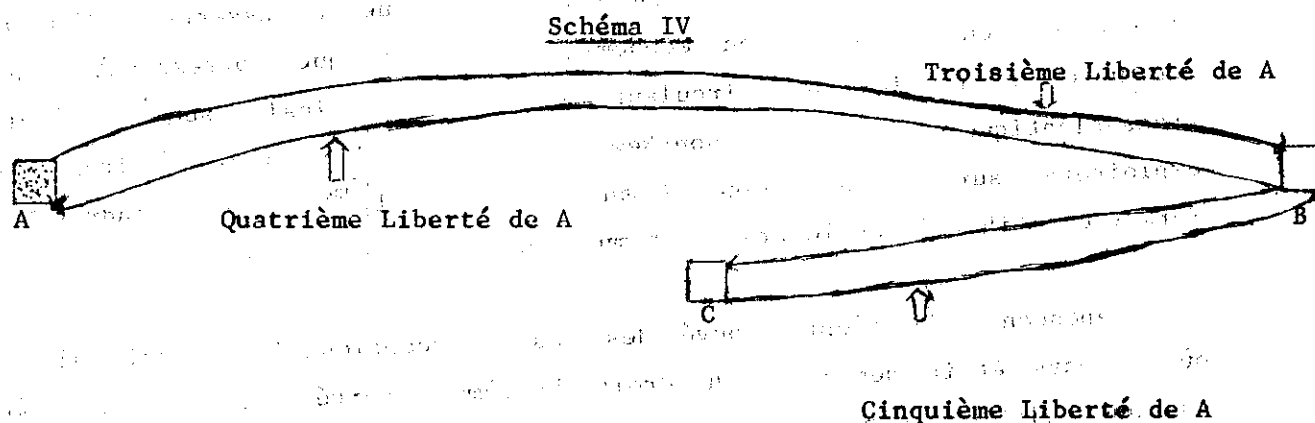
Si A et B sont ces deux Etats, la Cinquième Liberté sanctionne le droit pour l'entreprise de A de transporter du trafic entre B et un Etat tier C.

A ce stade, la Cinquième Liberté est une notion purement juridique et complémentaire de celle de l'échange direct puisqu'elle se définit par rapport à celle-ci. Son exercice implique donc, sinon l'exploitation effective des trafics de Troisième et Quatrième Libertés, du moins l'existence de la situation contractuelle qui autorise cette exploitation et que matérialise l'octroi d'une route ou relation entre au moins trois points de desserte commerciale.

En pratique, ces trois points peuvent être disposés de telle façon qu'ils donnent lieu à l'exercice de la Cinquième Liberté sous deux formes classiques qui sont:

a) 1er Cas

Sur une relation d'échange entre le pays A et le pays B, le pays tiers C est géographiquement interposé entre A et B, selon le schéma suivant:

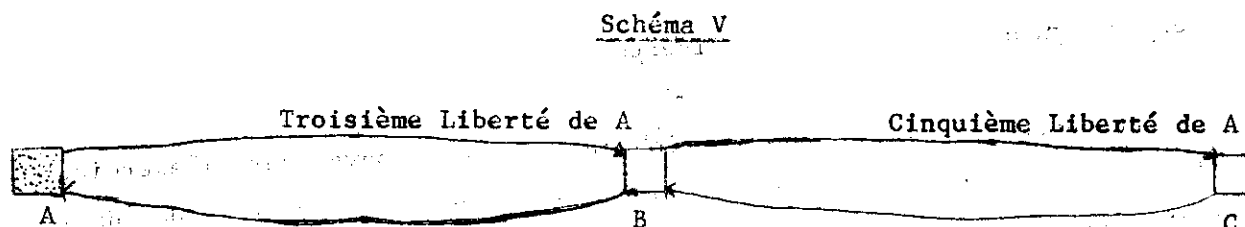


Exemples concrets : Shannon et Gander sur la route transatlantique Londres-New York pour la compagnie BOAC; Rome sur la route Paris-Beyrouth pour la compagnie Air France, etc.

Cette forme de Cinquième Liberté peut être désignée sous le nom de "Cinquième Liberté Interposée".

b) 2ème Cas

Sur une relation d'échange entre le pays A et le pays B, le pays C est situé au-delà de B par rapport à A, selon le schéma suivant:



Exemples concrets: Mexico par rapport à la ligne Paris-New York; Los Angeles par rapport à la ligne Paris-Montréal, etc.

Cette seconde forme classique de Cinquième Liberté peut être désignée sous le nom de "Cinquième Liberté de Prolongement".

Les conditions d'exploitation pratique du transport aérien impliquent évidemment l'exercice cumulé et combiné des Libertés 3 et 5 ou 4 et 5, selon le sens du vol sur une ligne donnée, puisque la desserte des divers points et leur articulation économique et technique correspondent aux courants de trafic qui circulent entre eux. Ainsi, sur la route transatlantique Londres-Shannon-New York, la compagnie britannique exploitera, sur la même ligne et sur un même vol, le trafic Londres-New York (3ème Liberté) et le trafic Shannon-New York (5ème Liberté).

Cependant, il s'est trouvé des cas - exceptionnels à vrai dire - où un pays était demandeur du droit de 5ème Liberté sans 3ème ou 4ème sur une relation donnée. Ainsi en 1955, le Canada a sollicité des Etats-Unis le droit, pour la T.C.A., de transporter du trafic de 5ème Liberté entre Boston et les Bermudes sur sa ligne Montréal-Boston-Bermudes, sans pour autant prendre du trafic de 3ème et 4ème Libertés entre Montréal et Boston (son trafic essentiel étant constitué au départ du Canada par des touristes à destination des Bermudes devant alors constituer un trafic d'appoint sur le tronçon le plus rentable de la ligne).

Les Etats-Unis refusèrent pour le motif que ce schéma d'exploitation inusuel était incompatible avec leur adhésion aux Principes des Bermudes (accord bilatéral anglo-américain de 1946) selon lesquels le trafic de 5ème Liberté complémentaire du trafic principal de 3ème et 4ème Libertés, implique le transport effectif de celui-ci.

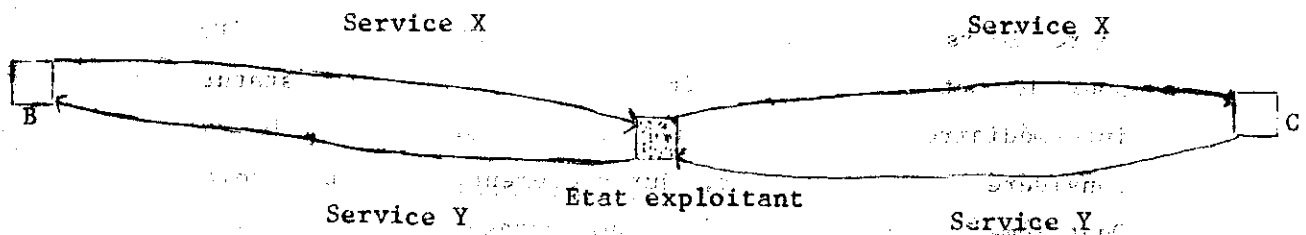
2. Les variantes de la Cinquième Liberté

L'incidence de la position géographique des pays sur l'exercice pratique de la Cinquième Liberté se traduit par l'existence de deux variantes de cette Liberté, souvent dénommées Sixième Liberté et Septième Liberté.

Mais il importe de souligner aussitôt que ni cette existence, ni cette terminologie ne font l'objet d'un accord international, ni même d'une reconnaissance officielle. Il s'agit plutôt d'une tradition imposée par la pratique, pour tenter de clarifier, sur la base de l'expérience, des situations dont on facilite par là l'analyse et la compréhension.

2.1. La Sixième Liberté L'exercice de la Sixième Liberté consiste, pour un Etat interposé géographiquement entre deux autres Etats, à exploiter du trafic entre ces deux Etats, avec un atterrissage intermédiaire, commercial ou simplement technique, sur son propre territoire, selon le schéma suivant (Schéma VI):

Schéma VI



Exemples concrets: un passager transporté par une compagnie française de New-York à Francfort via Paris; un passager transporté par une compagnie américaine de Mexico à Paris via New-York.

Cette situation résulte actuellement des deux conditions suivantes:

a) l'existence d'accords bilatéraux entre les trois Etats intéressés (accords AL, AC et BC), accords comportant des Libertés techniques et commerciales sur les routes considérées (ces conditions pourraient faire l'objet d'un accord multilatéral mais la formule n'en a pas été trouvée jusqu'ici);

b) les pratiques d'exploitation qui font que la compagnie du pays exploitant A (schéma VI) disposant d'un bureau de ventes dans le pays peut vendre un billet à un passager désirant se rendre:

- soit dans le pays C, sans interruption de voyage dans le pays intermédiaire A, qui est celui de la compagnie transporteur;

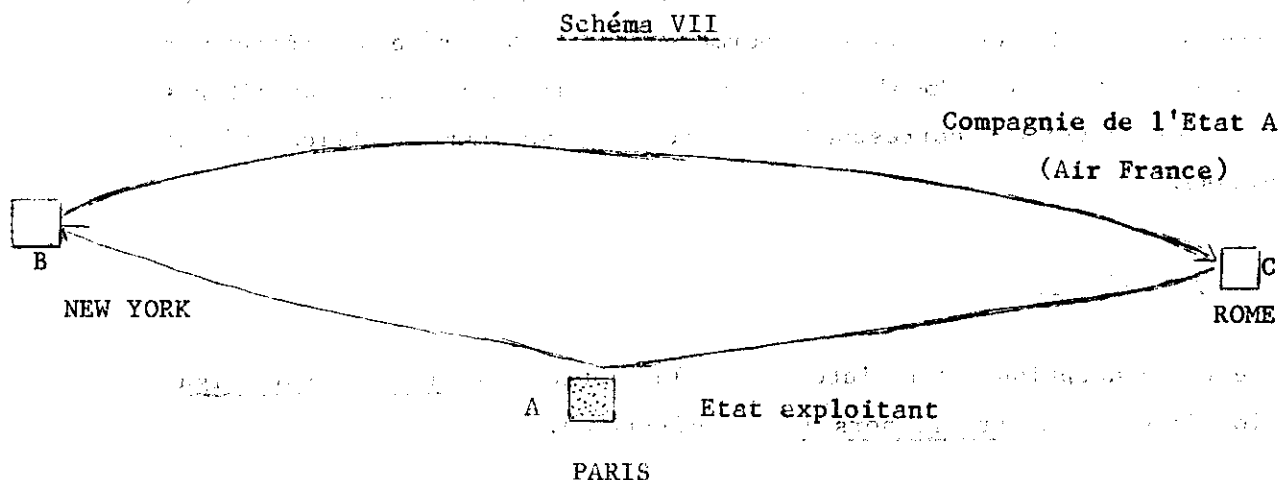
- soit dans le pays C, avec interruption temporaire de voyage dans le pays intermédiaire A.

Comme le schéma de service n'a pas de statut officiel, l'escale intermédiaire dans le pays de la compagnie transporteur a pour effet (sinon pour l'objet, puisqu'il s'agit d'une pratique tolérée) de permettre à l'Etat transporteur A de se justifier éventuellement auprès des Etats B et C. Si en effet, les Etats B et C objectaient au transport du passager entre leurs deux territoires par la compagnie de l'Etat intermédiaire, pour le motif que la Sixième Liberté n'a pas de statut officiel, l'Etat intermédiaire A pourrait avancer l'argument que le voyage du passager considéré relève en fait, juridiquement, de deux droits commerciaux, la Quatrième Liberté (de B à A sur voyage B A C) et la Troisième Liberté (de A à C, deuxième tronçon du voyage B A C); et cet argument, qui consiste, en somme, à décomposer la Sixième Liberté en deux éléments relevant des droits d'échange direct (Troisième et Quatrième Libertés) pourrait, s'il est nécessaire, s'étayer sur une pratique d'exploitation consistant à vendre deux billets distincts, l'un pour le tronçon B A, l'autre pour le tronçon A C.

2.2. La Septième Liberté: Les Cinquième et Sixième Libertés sont de pratique courante. La Septième Liberté est d'application plus rare. On s'est référé à elle pour couvrir deux situations ou deux conceptions différentes.

a) Conception I

Dans ce cadre, le schéma de la 7ème Liberté (mais cette conception est loin d'être unanime) serait celui où l'exploitant d'un pays A transporterait du trafic entre deux pays B et C sans touchée intermédiaire et même sans survol de son propre territoire A. Le schéma en serait le suivant (Schéma VII):



Juridiquement, ce concept implique un cadre plurilatéral car la route directe BC (New York-Rome), exploitée par une compagnie française, ne pourrait pas être incluse dans un bilatéral Etats Unis-France, puisqu'elle ne touche pas le territoire français.

Par ailleurs, il faut noter que l'application pratique de ce schéma est nécessairement assez rare car la position géographique des Etats, d'une part, et la texture des courants de trafic, de l'autre, sont généralement tels que l'Etat exploitant ce trafic entre pays tiers devra soit toucher son propre territoire en escale intermédiaire, soit au moins le survoler. Cependant, la formule des échanges de routes préconisée par certains pays aux conférences de coordination régionale européenne de Strasbourg en 1954 et 1955, comportait cette possibilité.

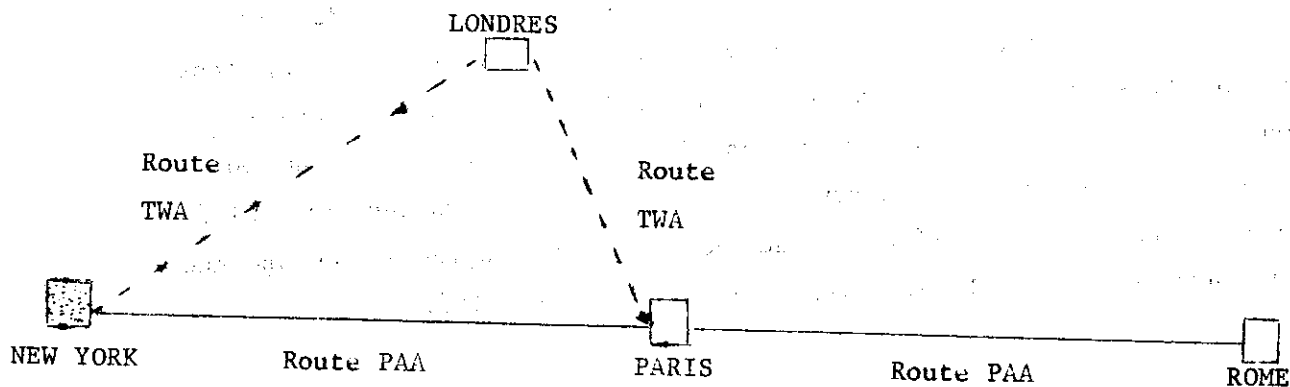
Dans l'hypothèse, par exemple, où trois compagnies, l'une britannique, l'autre française et la troisième néerlandaise s'entendraient pour coordonner leurs services sur le réseau triangulaire Londres-Amsterdam-Paris, il devenait possible pour la compagnie française, par exemple, d'effectuer, si l'efficacité ou l'économie de l'exploitation l'exigeait, des services de Septième Liberté (parfois dite Sixième Liberté élargie) entre Londres et Amsterdam. Il s'agirait en somme, par l'effet d'accords coopératifs, de mettre en oeuvre, sur des routes ou des réseaux définis à l'avance, une sorte de "pool des Libertés" permettant ou des réseaux définis à l'avance, une sorte de "pool des Libertés" permettant aux exploitants d'assurer les services correspondants avec le maximum d'efficacité et de souplesse.

b) Conception II

Cette conception fait intervenir la notion de trafic sur ligne (on line) et de trafic hors-ligne (off-line).

L'exercice de la 7ème Liberté consisterait, pour un transporteur, à acheminer un passager de 5ème Liberté en provenance sur l'étape antérieure de son voyage, d'un point non inclus sur la route de ce transporteur, selon le schéma suivant (Schéma VIII):

Schéma VIII



Le passager pris à Paris par les PAA et acheminé sur sa route jusqu'à Rome provient de Londres où il a été transporté de New-York par une autre compagnie, les TWA. Il est bien, en l'occurrence, en provenance d'un pays tiers (Londres) par rapport à New-York et Paris et il relève, à ce titre, de la 5ème Liberté; mais comme le tronçon de 5ème Liberté Paris-Londres n'a pas été accordé aux PAA sur les routes que lui a concédées le CAB, il s'agit de trafic off-line qui modifierait (selon certaines conceptions) son identification en termes de Liberté de l'Air.

3. Principaux problèmes résultant de l'application pratique des droits commerciaux

L'exercice des Libertés commerciales de l'Air crée en principe des problèmes difficiles et une situation d'ensemble assez complex. Parmi les questions les plus litigieuses, citons notamment les suivantes:

- l'articulation des trois Libertés commerciales de l'Air (Libertés 3, 4 et 5) suppose une identification nationale des trafics mais l'accord n'est pas réalisé sur ce point;
- le jeu de certains types d'accords conclus entre les exploitants rend possible l'exercice de facto de droits commerciaux qui n'ont pas été concédés de juro.

3.1. Identification nationale des trafics

Les conditions fonctionnelles des voyages aériens et les interférences des réseaux font qu'il n'existe pas d'accord actuellement sur l'identité des trafics selon leur nationalité. Une pratique courante entre autres, celle de l'interruption de voyage en cours de route (stop over) contribue à cette confusion.

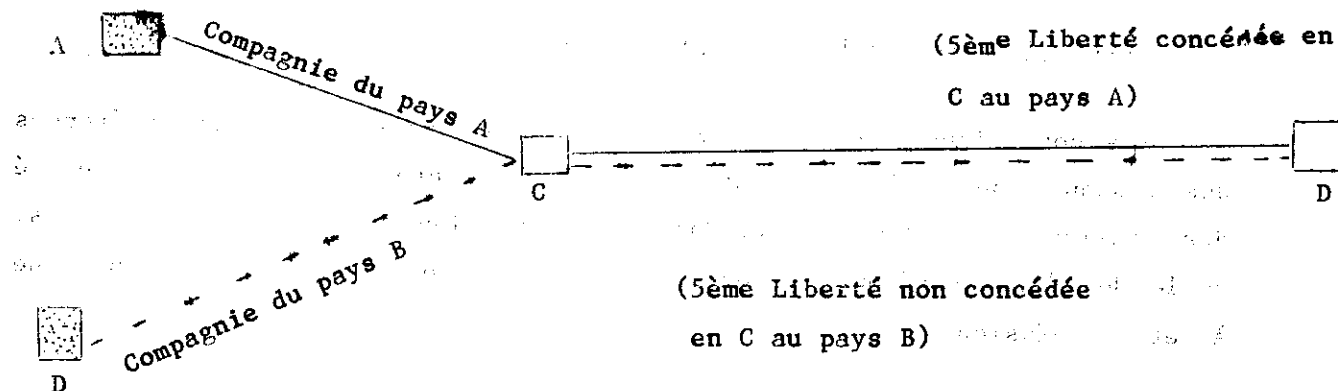
Soit un passager qui, au cours d'un voyage sur une compagnie américaine de New-York à Rome, s'arrête trois jours à Paris, puis est acheminé par cette même compagnie jusqu'à Rome. Son interruption de voyage à Paris

modifie-t-elle sa nationalité en tant qu'élément de trafic ou non? Autrement dit, conserve-t-il, entre Paris et Rome, son identification nationale de trafic de 3ème Liberté pour les Etats-Unis ou devient-il, sur le tronçon Paris-Rome, du trafic de 5ème Liberté des Etats-Unis, c'est-à-dire du trafic de 3ème Liberté pour la France, laquelle exercerait alors sur lui une vocation prioritaire de transport? Certains soutiennent que, passé un certain délai, l'acheminement du passager à partir d'un point d'interruption de voyage relève de l'exercice de la 3ème Liberté pour le pays dans lequel ce point est situé, mais d'autres prétendent que le critère fondamental est le billet sur lequel sont portés le point d'origine et le point de destination finale du passager.

3.2. Les droits commerciaux et le jeu des accords interlignes

Les accords interlignes sont des accords de compagnies qui permettent l'interchange entre exploitants des titres de transport, le public bénéficiant ainsi de la validation généralisée de ces documents sur les réseaux des diverses compagnies. L'imprécision des réglementations et les difficultés de contrôle peuvent avoir pour conséquence des situations comme celle qu'illustre le schéma suivant (schéma IX):

Schéma IX



Si la compagnie du pays exploitant A dispose du droit de 5ème Liberté en C vers B, tandis que le droit a été refusé à la compagnie du pays exploitant B, il sera parfois possible à cette dernière, par le jeu d'un accord interligne, d'acheminer de C en B du trafic amené de A en C par la compagnie de A. Ainsi, la compagnie de B aura réussi à tourner l'interdit dont elle est l'objet au point C. Il va sans dire que la condition en est un accord avec la compagnie A, qui ne consentira à cette pratique que dans la mesure où elle ne le sera pas ses propres intérêts.