

Note de synthèse

- Droits de trafic des opérateurs Cargo US en Europe -

UPS et FedEx opèrent en Europe en vertu des accords Open Skies signés entre l'Union européenne et les Etats-Unis.

Ces accords ont été négociés en plusieurs étapes (*stages*). L'étape 1 fût ratifiée le 30 avril 2007.

Les éléments principaux de l'étape 1 sont⁽¹⁾ :

- Permission pour les compagnies européennes d'opérer vers les USA depuis n'importe quel point de l'Union Européenne ;
- 3^e, 4^e et 5^e libertés⁽²⁾ pour toutes les compagnies aériennes européennes et US ;
- 7^e liberté⁽³⁾ pour le 'tout-cargo' opéré par les transporteurs européens mais **aucune 7^e liberté additionnelle pour les compagnies US⁽⁴⁾** ;

En effet, l'annexe 1 - section 3 limite les droits des transporteurs US en Europe.

Annexe 1 - Section 3

Nonobstant l'article 3 du présent accord, **les transporteurs des États-Unis n'ont pas le droit de fournir des services tout-cargo qui ne font pas partie d'un service desservant les États-Unis à destination ou à partir de points situés dans les États membres**, sauf à destination ou à partir de points situés dans la République tchèque, la République française, la République fédérale d'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, Malte, la République de Pologne, la République portugaise et la République slovaque.

Les négociations de l'étape 2 ont débuté le 15 mai 2008 à Ljubljana, Slovénie. Le 25 mars 2010, les négociateurs ont conclu les discussions sur ce second volet des accords Open Skies entre l'Europe et les Etats-Unis.

L'étape 2 se concentre sur⁽⁵⁾ :

- Une plus grande libéralisation des droits de trafic (ex: **7e liberté pour le 'tout-**

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:32007D0339>

² https://fr.wikipedia.org/wiki/Libert%C3%A9s_a%C3%A9riennes

³ the 'seventh freedom' is the right to carry passengers or cargo between two foreign countries without continuing service to one's own country

⁴ L'accord autorise les compagnies aériennes de l'UE à exploiter des services de fret illimités rattachés à la 7e liberté (cependant, aucun autre droit tout-cargo rattaché à la 7e liberté ne sera accordé aux transporteurs aériens des États-Unis en supplément de ceux octroyés par huit pays de l'UE);

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:32010D0465>

cargo' US en Europe) ;

- Une plus grande coopération en matière réglementaire sur la sûreté et la sécurité ;
- Une déclaration d'intention sur l'environnement ;
- Un projet embryonnaire pour un cadre social ;

Néanmoins, l'octroi de la **7e liberté pour le 'tout-cargo' US en Europe est conditionné à la suppression des protections sur la prise de contrôle d'une compagnie aérienne de l'autre partie** (Stage 1 - Annexe 4 - Article 1⁽⁶⁾).

Article 21 - Extension des possibilités

3. Dès que le comité mixte confirme par écrit, [...], que les dispositions législatives et réglementaires de **chaque partie autorisent la détention d'une participation majoritaire dans ses transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par l'autre partie** ou ses ressortissants:

- a) **la section 3 de l'annexe 1 de l'accord cesse de s'appliquer;**

A ce jour, ni l'Europe ni les Etats-Unis n'ont modifié les dispositions légales limitant le contrôle par l'autre partie de leurs compagnies aériennes. **La section 3 de l'annexe 1 s'applique donc toujours entièrement, et les compagnies cargo US comme FedEx et UPS n'ont toujours pas le droit d'organiser, en dehors des 8 Etats Membres mentionnés, un service 'tout-cargo' en Europe qui ne ferait pas partie d'un service desservant les Etats-Unis.**

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:32007D0339>



Position de la Commission européenne

En décembre 2012, la BeCA a démontré à la Commission européenne qu'un paquet envoyé d'Helsinki (HEL) vers Madrid (MAD) par UPS était transporté via le hub de Cologne (CGN) par des avions et équipages US, en contradiction avec les accords Open Skies.

La réaction de la Commission fût d'essayer de légitimer ces infractions en invoquant un nouveau concept de **vols virtuels en 5e liberté**.

Le paquet est transporté dans un avion UPS entre HEL et CGN, mais continue virtuellement vers les USA (vol en 5 ^e liberté virtuelle)	La <u>même nuit</u> , le paquet revient virtuellement des USA vers CGN et est transporté sur MAD dans un avion UPS (2 ^e vol en 5 ^e liberté virtuelle)
	

Grâce à ce nouveau concept, inventé de toute pièce par la Commission européenne, **les opérateurs cargo US disposent de facto de l'entière 7e liberté sans avoir modifié leur législation protectionniste sur le contrôle de leurs compagnies aériennes.**

Questionnée par la European Cockpit Association (ECA) pour savoir si un tel concept pourrait s'appliquer aux Etats-Unis aux compagnies cargo européennes en invoquant un hub virtuel au Canada, l'administration américaine a clairement répondu qu'un tel concept de vols virtuels ne s'applique évidemment qu'en Europe...

Conséquences

Les conséquences d'une telle décision sont très importantes pour l'industrie de l'aviation cargo en Europe:

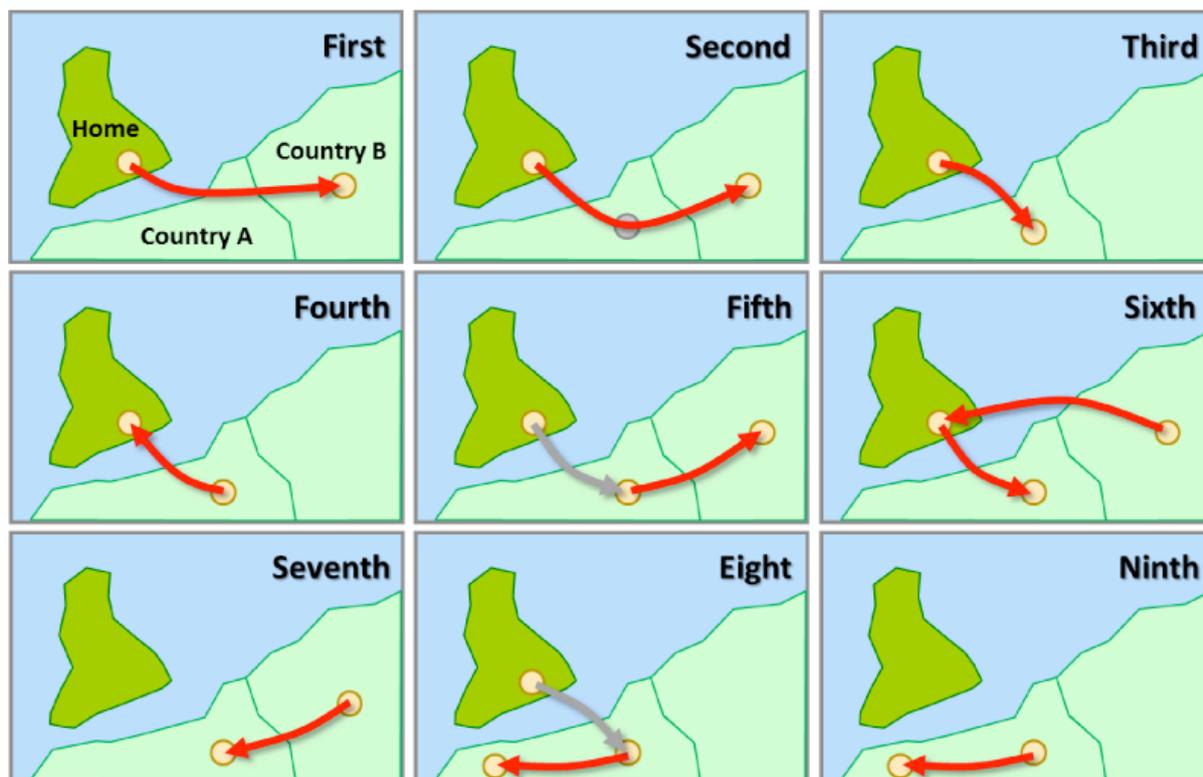
- Toutes les **restrictions** sur le 'tout-cargo' des accords Open Skies sont **contournées**;
- Les opérateurs cargo européens sont soumis à la concurrence directe des opérateurs US en Europe, **sans avoir un accès réciproque** au marché domestique US.
- Grâce à des accords sociaux très favorables avec leurs employeurs, de plus en plus de

pilotes US sont basés en Europe et **menacent les emplois européens** en effectuant du transport intra-européen.

- Petit à petit, **l'Europe perd la maîtrise de ce secteur stratégique** dans les transports et devient dépendante des mastodontes US du secteur.

Il est urgent que les Etats Membres fassent pression sur la Commission européenne pour faire respecter les accords qu'elle a négociés en leur nom.

Annexe 1 - Freedoms of the Air (ICAO definitions)⁷



First Freedom of the Air - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State or States to fly across its territory without landing (also known as a First Freedom Right).

Second Freedom of the Air - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State or States to land in its territory for non-traffic purposes (also known as a Second Freedom Right).

Third Freedom of The Air - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State to put down, in the territory of the first State, traffic coming from the home State of the carrier (also known as a Third Freedom Right).

⁷ <http://www.icao.int/Pages/freedomsAir.aspx>

Fourth Freedom of The Air - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State to take on, in the territory of the first State, traffic destined for the home State of the carrier (also known as a Fourth Freedom Right).

Fifth Freedom of The Air - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State to put down and to take on, in the territory of the first State, traffic coming from or destined to a third State (also known as a Fifth Freedom Right).

ICAO characterizes all "freedoms" beyond the Fifth as "so-called" because only the first five "freedoms" have been officially recognized as such by international treaty.

Sixth Freedom of The Air - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, of transporting, via the home State of the carrier, traffic moving between two other States (also known as a Sixth Freedom Right). The so-called Sixth Freedom of the Air, unlike the first five freedoms, is not incorporated as such into any widely recognized air service agreements such as the "Five Freedoms Agreement".

Seventh Freedom of The Air - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State, of transporting traffic between the territory of the granting State and any third State with no requirement to include on such operation any point in the territory of the recipient State, i.e the service need not connect to or be an extension of any service to/from the home State of the carrier.

Eighth Freedom of The Air - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, of transporting cabotage traffic between two points in the territory of the granting State on a service which originates or terminates in the home country of the foreign carrier or (in connection with the so-called Seventh Freedom of the Air) outside the territory of the granting State (also known as a Eighth Freedom Right or "consecutive cabotage").

Ninth Freedom of The Air - the right or privilege of transporting cabotage traffic of the granting State on a service performed entirely within the territory of the granting State (also known as a Ninth Freedom Right or "stand alone" cabotage).

