

cabotage de bout de ligne ("*tag-end cabotage*").

9e liberté Droit pour une compagnie aérienne d'embarquer du trafic dans un certain pays étranger et de l'amener dans une autre ville du même pays étranger, sans que le vol commence obligatoirement dans son propre pays.¹⁰

Les deux premières libertés, techniques, sont assurées par l'Accord de transit et sont généralement mentionnées aussi dans les accords bilatéraux sur les services aériens. La plupart des traités aériens bilatéraux entre Etats assurent la troisième ou la quatrième liberté. Parfois, des droits limités de cinquième liberté sont accordés. Dans la pratique, on ne négocie pas de droits de sixième liberté, mais les transporteurs acheminent du trafic de sixième liberté par le biais de leurs droits de troisième et de quatrième liberté.¹¹ Les droits de septième liberté sont rares; là où ils existent, ce sont généralement des produits des premières années du transport aérien, où de nombreux pays n'avaient pas leurs propres transporteurs. Les droits de cabotage (8e et 9e liberté) sont actuellement quasi-inexistants.

OACI. En 1944, la Convention de Chicago créait l'Organisation de l'aviation civile internationale. Celle-ci a été établie dans sa forme actuelle en 1947, pour accomplir

¹⁰Par exemple, le droit pour Japan Air Lines d'effectuer des vols entre Regina et St. Jean. (A noter que JAL ne possède pas cette liberté actuellement).

¹¹ Ainsi, le Canada n'a pas négocié avec le Japon et le Chili pour qu'il soit permis à son transporteur Lignes aériennes Canadien International d'acheminer du trafic du Japon au Chili. Canadien le fait en utilisant ses droits de quatrième liberté du Japon au Canada et ses droits de troisième liberté pour acheminer du trafic du Canada au Chili. Sur des marchés sans liaisons directes (Japon-Chili, par exemple), ces opérations tacites de sixième liberté ne sont généralement pas contestées. Sur les marchés avec liaisons directes (marché Royaume-Uni - Italie, par exemple), des exploitants de sixième liberté (par exemple KLM, des Pays-Bas) sont autorisés à acheminer une petite proportion du trafic (10 -20%) sans contestation, mais au-delà de ces parts de marché "entendues", leur droit d'acheminer le trafic serait probablement contesté.