

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

- Point 3 : Étude du modèle d'accord sur les services aériens**
3.1 : Modèle complet d'accord sur les services aériens

**MODÈLES D'ACCORD SUR LES SERVICES AÉRIENS
POUR LA LIBÉRALISATION BILATÉRALE, RÉGIONALE
OU PLURILATÉRALE**

(Note présentée par le Secrétariat)

Le présent additif à la note WP/17 contient, en tant que Pièce jointe B, le Modèle d'accord sur les services aériens (TASA) à utiliser en situation régionale ou plurilatérale.

PIÈCE JOINTE B**MODÈLE D'ACCORD RÉGIONAL OU PLURILATÉRAL
SUR LES SERVICES AÉRIENS**

Comme l'indique la note ATConf/5-WP/17 proprement dite, s'il est possible d'adapter à une utilisation régionale ou plurilatérale la plupart des dispositions de la Pièce jointe A (Modèle d'accord bilatéral sur les services aériens – TASA), en apportant des modifications mineures au texte et aux notes explicatives ou même en les conservant tels quels, il demeure néanmoins un certain nombre de questions importantes qui sont propres aux accords régionaux ou plurilatéraux et qui nécessitent des changements plus importants, voire des dispositions nouvelles sans équivalent dans les accords bilatéraux.

Dans la première partie du tableau ci-après, la **colonne 1** énumère les articles et annexes qui figurent dans le TASA bilatéral de la Pièce jointe A, et les colonnes 2 à 4 indiquent s'il faut les modifier et, dans l'affirmative, l'ampleur des modifications qu'exigent les situations régionales ou plurilatérales.

La **colonne 2** indique les articles et l'annexe du TASA bilatéral qui contiennent des dispositions dans lesquelles sont employées des expressions telles que «chaque compagnie aérienne désignée» ou «une compagnie aérienne désignée de chaque Partie». Ces dispositions peuvent être reprises telles quelles dans un accord régional ou plurilatéral; elles ne figurent donc pas dans la Pièce jointe B car elles se trouvent déjà dans la Pièce jointe A.

La **colonne 3** indique les articles et l'annexe du TASA bilatéral dans lesquels il suffit de changer certains termes pour pouvoir les employer dans un accord régional ou plurilatéral. On peut par exemple remplacer des expressions telles que «l'autre Partie», «une Partie» ou «une autre Partie» par «chaque Partie», «toute Partie» ou «toute autre Partie». On peut aussi remplacer des expressions comme «ni l'une ni l'autre des Parties» et «l'une ou l'autre des Parties» par «aucune Partie» et «toute Partie» respectivement. Ces articles et cette annexe, qui figurent aussi dans la Pièce jointe A et n'ont pas été repris dans la Pièce jointe B, sont donc faciles à modifier.

La **colonne 4** correspond aux articles et à l'annexe qui sont nouveaux ou qu'il a fallu réécrire pour les adapter aux situations régionales ou plurilatérales. Elle comprend des articles qui n'ont pas d'équivalent dans la Pièce jointe A et qui sont regroupés dans la seconde partie de la liste. Ces dispositions se trouvent dans la Pièce jointe B avec les diverses options et approches (traditionnelle*, transitoire et libéralisation intégrale) et avec des notes explicatives. La Pièce jointe B ne contient donc que les dispositions sensiblement différentes ou nouvelles qu'exige le contexte régional ou plurilatéral, les dispositions qui peuvent être reprises dans le TASA bilatéral étant indiquées dans les colonnes 2 et 3. La présentation de la Pièce jointe B est la même que celle de la Pièce jointe A.

* Note.— Dans le contexte des accords régionaux ou plurilatéraux, l'approche «traditionnelle» ne correspond pas à un usage de longue date des États, mais à un encadrement plus contraignant que la libéralisation intégrale.

Colonne 1	Colonne 2 (sans changement)	Colonne 3 (désignation des Parties à modifier)	Colonne 4 (texte différent ou ajout)
1^{re} Partie – Articles de la Pièce jointe A**			
Préambule	x		
Art. 1 — Définitions	x		
Art. 2 — Droits accordés			x
Art. 3 — Désignation et autorisation			x
Art. 4 — Refus, révocation et limitation de l'autorisation			x
Art. 5 — Application des lois		x	
Art. 6 — Transit direct	x		
Art. 7 — Reconnaissance des certificats		x	
Art. 8 — Sécurité		x	
Art. 9 — Sûreté de l'aviation		x	
Art. 10 — Sûreté des documents de voyage	x		
Art. 11 — Passagers non admissibles ou sans documents et déportés	x		
Art. 12 — Redevances d'usage		x	
Art. 13 — Droits de douane		x	
Art. 14 — Imposition		x	
Art. 15 — Concurrence loyale		x	
Art. 16 — Capacité			x
Art. 17 — Établissement des prix (tarifs)			x
Art. 18 — Sauvegardes		x	
Art. 19 — Législation sur la concurrence		x	
Art. 20 — Conversion des devises et transfert des recettes		x	
Art. 21 — Vente et commercialisation des produits des services aériens		x	
Art. 22 — Personnel étranger et accès aux services locaux		x	
Art. 23 — Changement de gabarit		x	

** Les articles 32 (Approbation des programmes de vols), 36 (Accords multilatéraux) et 37 (Dénonciation) ainsi que l'Annexe I (Tableau de routes) ne s'appliquent pas à la Pièce jointe B.

Colonne 1	Colonne 2 (sans changement)	Colonne 3 (désignation des Parties à modifier)	Colonne 4 (texte différent ou ajout)
Art. 24 — Services d'escale		x	
Art. 25 — Arrangements de partage de codes/de coopération		x	
Art. 26 — Location		x	
Art. 27 — Services intermodaux		x	
Art. 28 — Systèmes informatisés de réservation (SIR)		x	
Art. 29 — Interdiction de fumer	x		
Art. 30 — Protection de l'environnement	x		
Art. 31 — Statistiques		x	
Art. 33 — Consultations		x	
Art. 34 — Règlement des différends			x
Art. 35 — Amendements			x
Art. 38 — Enregistrement auprès de l'OACI	x		
Art. 39 — Entrée en vigueur			x
Annexe II — Vols non réguliers/vols affrétés		x	
Annexe III — Services de fret aérien	x		
Annexe IV — Mesures transitoires			x
2^e Partie — Articles ne figurant pas dans la Pièce jointe A			
Exceptions			x
Accords existants			x
Réexamen			x
Retrait			x
Dépositaire			x
Signature et ratification			x
Accession			x

Dans le présent document :

1) un astérisque devant une disposition d'un article indique que cette disposition est commune aux trois approches traditionnelle, transitoire et de libéralisation intégrale. Il n'y a pas d'astérisque si l'ensemble d'un article s'applique aux trois approches. Dans certains articles toutefois, comme dans l'article « Désignation et autorisation », on a reproduit la disposition intégralement pour chaque approche de façon que l'article soit plus clair et plus facile à lire;

2) dans un article qui prévoit plus d'une approche (traditionnelle, transitoire, libéralisation intégrale), le même ordre de présentation est maintenu tout au long de la page, pour faciliter la lecture;

3) de même, lorsqu'une même approche comporte plusieurs options (par exemple, deux options dans l'approche transitoire), ces options sont reproduites séparément, mais pas selon un ordre de priorité.

Index

	<i>Page</i>
Article — Droits accordés	B-6
Article — Désignation et autorisation	B-12
Article — Refus, révocation et limitation de l'autorisation	B-18
Article — Capacité	B-22
Article — Tarifs (établissement des prix).....	B-25
Article — Règlement des différends.....	B-26
Article — Amendements	B-34
Article — Exceptions.....	B-37
Article — Accords existants	B-38
Article — Réexamen.....	B-39
Article — Retrait	B-40
Article — Dépositaire	B-41
Article — Signature et ratification.....	B-42
Article — Accession	B-43
Article — Entrée en vigueur	B-44
Annexe — Mesures transitoires	B-45

Article _ Droits accordés	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle</p> <p>1.* Chaque Partie accorde aux autres Parties les droits suivants pour la prestation de services de transport aérien international par les compagnies aériennes des autres Parties :</p> <p>a)* le droit de traverser son territoire sans atterrir;</p> <p>b)* le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales;</p> <p>c) le droit d'assurer des services de transport aérien international à destination et en provenance de toute autre Partie, à condition que ces services aient pour origine le territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne ou qu'ils s'y terminent. [Le transport aérien international à destination ou en provenance des territoires d'un État non Partie exige l'autorisation des Parties concernées.]</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 1/2]</p> <p>2. Aucune disposition du présent Accord n'est censée conférer aux compagnies aériennes d'une Partie le droit d'embarquer contre rémunération sur le territoire d'une autre Partie des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie.</p>	<p><i>Pour les États qui négocient un accord régional ou plurilatéral se pose la question clé de savoir quelles dispositions ils devraient éventuellement prévoir au sujet des droits de services aériens entre les parties à l'accord et les États qui n'y sont pas parties.</i></p> <p><i>Il s'agit des deux premières libertés de l'air, qui, même si elles figurent dans les accords multilatéraux [pour les services réguliers, l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), pour les services non réguliers, l'article 5 de la Convention], se trouvent souvent aussi dans les accords régionaux ou plurilatéraux, parce que certains États peuvent ne pas être parties à l'ATSAI ou pourraient cesser de l'être.</i></p> <p><i>Dans une approche traditionnelle, un accord ne traite pas des services aériens entre une partie et une non-partie, ces droits devant être déterminés par les accords pertinents entre cette partie et les non-parties. Dans ce sens, on peut dire de ces accords qu'ils sont autonomes. Une autre possibilité pour ce type d'accords autonomes est que les parties définissent et échangent les cinq premières libertés de l'air.</i></p> <p><i>Les parties ont la possibilité soit d'exclure explicitement les droits de cabotage (option 1), comme dans les accords bilatéraux, soit de préciser qu'une partie n'est pas tenue d'accorder ces droits, en laissant aux parties le soin de prendre la décision (option 2).</i></p>

Article _ Droits accordés (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle (suite)</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 2/2]</p> <p>2. Une Partie n'est pas tenue d'accorder des droits de cabotage à une compagnie aérienne d'une autre Partie.</p> <p style="text-align: center;">Approche transitoire</p> <p>1.* Chaque Partie accorde aux autres Parties les droits suivants pour la prestation de services de transport aérien international par les compagnies aériennes des autres Parties :</p> <p>a)* le droit de traverser son territoire sans atterrir;</p> <p>b)* le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales;</p> <p>c) le droit d'assurer des services de transport aérien international à destination et en provenance de toute autre Partie ainsi qu'entre des États non parties et les autres Parties avec lesquelles l'État désignateur a négocié des droits de cinquième liberté, à condition que ces services aient pour origine le territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne ou qu'ils s'y terminent;</p> <p>d) le droit d'assurer des services [réguliers et] non réguliers de fret aérien entre toute autre Partie et un État non partie.</p>	<p><i>Il s'agit des deux premières libertés de l'air, qui, même si elles figurent dans les accords multilatéraux [pour les services réguliers, l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), pour les services non réguliers, l'article 5 de la Convention], se trouvent souvent aussi dans les accords régionaux ou plurilatéraux, parce que certains États peuvent ne pas être parties à l'ATSAI ou pourraient cesser de l'être.</i></p> <p><i>Cette approche transitoire prévoit la négociation entre les parties à l'accord de droits ultérieurs vers des non-parties (droits de cinquième liberté) en fonction de critères précis. Naturellement, l'exercice de ces droits dépendrait de l'obtention des droits correspondants auprès de l'État non partie.</i></p> <p><i>Cette approche prévoit la septième liberté pour les services tout-cargo réguliers (en option) et non réguliers.</i></p>

Article _ Droits accordés (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire (suite)</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 1/2]</p> <p>2. Jusqu'au [insérer une date convenue par les Parties], une Partie autorisera les droits de trafic de cabotage pour les compagnies aériennes désignées de toute autre Partie, à condition que ces droits soient exercés sur un service qui constitue un prolongement d'un service en provenance de la Partie désignatrice de la compagnie ou un préliminaire à un service à destination de cette Partie et qui soit programmé comme tel.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 2/2]</p> <p>2. Une Partie autorisera des droits de cabotage pour les compagnies désignées de toute autre Partie à condition que le cabotage s'effectue entre deux tronçons internationaux du vol.</p>	<p><i>L'approche transitoire du cabotage précéderait généralement un passage au cabotage sans restriction après la date convenue.</i></p> <p><i>Le lien direct entre les tronçons intérieur et international a conduit à décrire ce type d'exploitation comme du cabotage consécutif (huitième liberté).</i></p> <p><i>Cette option limite le cabotage aux situations où un transporteur assure un transport international à destination de deux points d'un autre État considérés comme coterminaux (le même vol dessert deux points d'un autre État).</i></p>
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Libéralisation intégrale</div> <p>1.* Chaque Partie accorde aux autres Parties les droits suivants pour la prestation de services de transport aérien international par les compagnies aériennes des autres Parties :</p> <p>a)* le droit de traverser son territoire sans atterrir;</p> <p>b)* le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales;</p>	<p><i>Il s'agit des deux premières libertés de l'air, qui, même si elles figurent dans les accords multilatéraux [pour les services réguliers, l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), pour les services non réguliers, l'article 5 de la Convention], se trouvent souvent aussi dans les accords régionaux ou plurilatéraux, parce que certains États peuvent ne pas être parties à l'ATSAI ou pourraient cesser de l'être.</i></p>

Article _ Droits accordés (suite)	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>c) le droit, en conformité avec les conditions de leurs désignations, d'effectuer du transport aérien international régulier et affrété entre des points des routes suivantes :</p> <p>1) de points antérieurs au territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne via le territoire de cette Partie et des points intermédiaires à un ou plusieurs points quelconques du territoire de la Partie qui accorde le droit et au-delà;</p> <p>2) pour les services de passagers et les services tout-cargo, entre le territoire de la Partie qui accorde le droit et un ou plusieurs points quelconques;</p> <p>d) les droits précisés par ailleurs dans le présent Accord.</p> <p>2. Chaque compagnie aérienne désignée peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à son choix :</p> <p>a) exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux;</p> <p>b) combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef;</p> <p>c) desservir sur les routes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, des points antérieurs, des points intermédiaires et des points ultérieurs sur les territoires des Parties;</p> <p>d) omettre des escales à un point ou à des points quelconques;</p>	<p><i>La formule de la libération intégrale accorde à chaque partie non seulement des droits de trafic complets en provenance et à destination de toute autre partie à l'accord, mais aussi des droits de cinquième liberté en provenance et à destination du territoire de toute autre partie et d'États non parties, de même que la septième liberté pour les services tout-cargo. Cependant, comme dans la formule transitoire, l'exercice des droits de cinquième liberté entre une autre partie et un État non partie dépendra des droits disponibles entre la non-partie et la partie exerçant les droits de cinquième liberté dans l'accord régional ou plurilatéral. (Ainsi, plus une partie a des accords bilatéraux de «ciel ouvert» avec des États non parties, plus elle aura de possibilités de routes de cinquième liberté en provenance/à destination d'autres parties à l'accord.) Certains accords peuvent aussi octroyer des droits concernant un type de service spécifique, par exemple avec une disposition sur les vols de fret non réguliers vers des États non parties.</i></p> <p><i>La plupart de ces dispositions sur la souplesse d'exploitation sont similaires aux dispositions bilatérales libérales qui figurent généralement dans le tableau de routes.</i></p>

Article _ Droits accordés (suite)	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>e) transférer du trafic de l'un de ses aéronefs sur un autre de ses aéronefs en tout point des routes;</p> <p>f) desservir des points antérieurs à tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol ainsi qu'offrir et annoncer ces services au public comme des services directs;</p> <p>g) faire des arrêts intermédiaires en tous points situés sur le territoire de toute Partie ou en dehors de ce territoire;</p> <p>h) transporter du trafic en transit via le territoire de toute autre Partie;</p> <p>i) combiner du trafic sur le même aéronef quelle que soit l'origine de ce trafic;</p> <p>sans limites directionnelles ou géographiques et sans perdre quelques droits que ce soit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord.</p> <p>3. Sur tout parcours international des routes convenues, une compagnie aérienne désignée peut effectuer des transports aériens internationaux sans aucune limitation pour ce qui est de modifier, en tout point de la route, le type ou le nombre d'aéronefs exploités; sous réserve que [, à l'exception des services tout-cargo,] le transport au-delà de ce point soit une continuation du transport en provenance du territoire de la Partie désignatrice et que, dans la direction inverse, le transport vers le territoire de la Partie désignatrice soit une continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.</p>	<p><i>Cette disposition peut ne pas être nécessaire si l'accord contient un article sur le changement de gabarit.</i></p> <p><i>Cette disposition donne une très grande souplesse opérationnelle dans l'utilisation du matériel. Ce type de disposition permettrait par exemple d'établir une exploitation de type plaque tournante au point du changement de gabarit, sous réserve bien sûr d'un accord avec les autres partenaires concernés. La seule restriction est que les services doivent être exécutés de façon linéaire, c'est-à-dire que le vol sur le second secteur soit le prolongement ou la poursuite du vol précédent. Le texte entre crochets supprime cette restriction pour les services tout-cargo.</i></p>

Article _ Droits accordés (suite)	
Libéralisation intégrale (suite) 4. Une Partie autorisera sans restriction les droits de cabotage pour les compagnies aériennes désignées de toute autre Partie.	<i>La libéralisation intégrale n'exige pas qu'il y ait un lien entre le tronçon de cabotage et un tronçon international; elle permettrait à une compagnie désignée d'une partie d'établir un pivot, c'est-à-dire un réseau radial (dont les tronçons intérieurs constituent les rayons) sur le territoire de toute autre partie (cabotage autonome ou neuvième liberté).</i>

Article _ Désignation et autorisation	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Approche traditionnelle</div> <p>1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit une compagnie aérienne [ou une compagnie aérienne admissible d'un autre État Partie] pour exploiter les services convenus en vertu du présent Accord ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation. La désignation sera communiquée par écrit aux autres Parties [et au Dépositaire] par les voies diplomatiques.</p> <p>2.* À la réception de cette désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation [et le permis technique], chaque Partie accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :</p> <p>a) la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie soient détenus par une ou plusieurs des Parties à l'Accord, par leurs ressortissants ou les deux;</p>	<p><i>On peut simplifier la disposition sur la désignation et l'autorisation en plaçant les conditions auxquelles un État reçoit une autorisation (paragraphe 2) dans l'article sur la révocation de l'autorisation, les conditions pour lesquelles une autorisation n'est pas accordée étant les mêmes.</i></p> <p><i>L'approche traditionnelle prévoit une compagnie aérienne ou une désignation unique. Il pourrait aussi y avoir la possibilité pour un État partie de désigner une compagnie admissible d'un autre État partie pour exploiter des services aériens en son nom. Dans ce cas, avant d'accorder l'autorisation, les parties devraient convenir de certains critères d'admissibilité tels que le droit d'établissement, la délivrance des permis et les normes de sécurité et de sûreté.</i></p> <p><i>Le critère traditionnel de propriété et de contrôle prévu dans les accords et arrangements régionaux ou plurilatéraux est la propriété et le contrôle en commun du transporteur aérien concerné par des parties à l'accord et/ou par leurs ressortissants. Un effort visant à élargir la condition de propriété et de contrôle et à favoriser la formation de compagnies aériennes multinationales s'est heurté aux problèmes de l'acceptation de ce critère par les États non parties. En l'absence d'une large acceptation de ce critère par les États non parties, les compagnies à propriété régionale risquent de voir leurs marchés se restreindre aux territoires d'autres parties à l'accord ou arrangement régional ou plurilatéral.</i></p>

Article _ Désignation et autorisation (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle (suite)</p> <p>b)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article _ (Sécurité) et de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>c)* la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui examine la demande.</p> <p>3.* À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.</p> <p>[4.* Les Parties qui accordent des autorisations d'exploitation en application du paragraphe 2 le notifient au Dépositaire.]</p>	<p><i>Pour la partie qui reçoit la désignation, il resterait le pouvoir discrétionnaire de refus comme mesure de contrôle pour répondre si nécessaire et le moment voulu à des préoccupations légitimes. Cette disposition prend en compte des préoccupations possibles concernant la sécurité, la sûreté ou d'autres aspects économiques, dont l'émergence éventuelle de «pavillons de complaisance».</i></p> <p><i>À titre d'option, les parties conviennent, lorsqu'elles accordent une autorisation, de le notifier au dépositaire de l'accord, qui est chargé de tenir un registre central des désignations de compagnies et des autorisations d'exploitation.</i></p>
<p style="text-align: center;">Approche transitoire</p> <p>1. Chaque Partie a le droit de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus en vertu du présent Accord ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation. La désignation sera communiquée par écrit aux autres Parties [et au Dépositaire] par les voies diplomatiques.</p> <p>2.* À la réception de cette désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation [et le permis technique], chaque Partie accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :</p>	<p><i>L'approche transitoire prévoit une ou plusieurs compagnies ou une désignation multiple. On a parfois considéré que le libellé était respecté par la désignation de deux compagnies. L'approche transitoire comprend aussi des formules pour augmenter le nombre de compagnies désignées sur des routes spécifiées, par exemple par des augmentations négociées pour plusieurs années ou sur la base d'un niveau indiqué de trafic de passagers sur des paires de villes.</i></p>

Article _ Désignation et autorisation (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire (suite)</p> <p>a) la compagnie aérienne désignée ait son principal établissement (voir la note 1 ci-après) [et sa résidence permanente] sur le territoire de la Partie désignatrice;</p> <p>b) la Partie qui a désigné la compagnie ait et maintienne sur elle un contrôle réglementaire effectif (voir la note 2 ci-après);</p> <p><i>Notes.—</i> 1) Les éléments justificatifs du principal établissement sont notamment les suivants : la compagnie aérienne est établie et constituée sur le territoire de la Partie désignatrice conformément à la législation et à la réglementation nationales pertinentes, a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles sises sur le territoire de la Partie désignatrice, y paie l'impôt sur les sociétés et y immatricule et base ses aéronefs, et emploie un nombre significatif de ressortissants de cette Partie dans les fonctions de la gestion, de la technique et de l'exploitation.</p>	<p><i>Cette approche transitoire, que recommande l'OACI, élimine la condition de propriété mais conserve le contrôle effectif (notamment la supervision de la sécurité et de la sûreté) tout en ajoutant la constitution en société et le principal établissement sur le territoire de la partie désignatrice. Elle permettrait que des entités de non-parties investissent dans les compagnies aériennes des parties. Ce contrôle s'exercerait essentiellement par la délivrance des licences, qui peut comporter des éléments économiques aussi bien qu'opérationnels. Ces dispositions n'obligeraient pas l'État à modifier sa législation ou sa réglementation relatives à la propriété et au contrôle nationaux de ses propres transporteurs aériens, mais elles lui laisseraient la latitude de le faire s'il le souhaite et quand cela lui convient.</i></p>

Article _ Désignation et autorisation (suite)	
Approche transitoire (suite)	
<p>2) Les éléments justificatifs du contrôle réglementaire effectif sont les suivants (liste non limitative) : la compagnie aérienne détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente tel qu'un permis d'exploitation aérienne (AOC); elle répond aux critères de la Partie désignatrice relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux tels que la preuve de santé financière, la capacité de répondre à la condition d'intérêt public, les obligations concernant la garantie du service; la Partie désignatrice a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux normes de l'OACI.</p> <p>c)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article _ (Sécurité) et de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>d)* la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui examine la demande.</p> <p>3.* À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.</p> <p>[4.* Les Parties qui accordent des autorisations d'exploitation en application du paragraphe 2 le notifient au Dépositaire.]</p>	<p><i>Pour la partie qui reçoit la désignation, il resterait le pouvoir discrétionnaire de refus comme mesure de contrôle pour répondre si nécessaire et le moment voulu à des préoccupations légitimes. Cette disposition prend en compte des préoccupations possibles concernant la sécurité, la sûreté ou d'autres aspects économiques, dont l'émergence éventuelle de «pavillons de complaisance».</i></p> <p><i>À titre d'option, les parties conviennent, lorsqu'elles accordent une autorisation, de le notifier au dépositaire de l'accord, qui est chargé de tenir un registre central des désignations de compagnies et des autorisations d'exploitation.</i></p>

Article _ Désignation et autorisation (suite)	
Libéralisation intégrale	
<p>1. Chaque Partie a le droit de désigner autant de compagnies aériennes qu'elle le souhaite pour exploiter les services convenus en vertu du présent Accord ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation. La désignation sera communiquée par écrit aux autres Parties [et au Dépositaire] par les voies diplomatiques.</p> <p>2.* À la réception de cette désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation [et le permis technique,] chaque Partie accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :</p> <p>a) la compagnie soit sous le contrôle réglementaire effectif de la Partie qui la désigne;</p> <p>b)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article _ (Sécurité) et de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>c)* la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui examine la demande.</p> <p>3.* À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.</p>	<p><i>L'approche de la libéralisation intégrale prévoit un nombre indéfini de compagnies et ne fixe donc pas de limite quantitative quant au nombre de compagnies qui peuvent être désignées.</i></p> <p><i>La libéralisation intégrale supprime tous les critères relatifs à la compagnie, mais elle exige un contrôle réglementaire effectif par l'État désignateur pour garantir le respect des normes de sécurité et de sûreté. Elle comprendrait aussi un «droit d'établissement», qui est le droit pour les non-ressortissants d'établir et d'exploiter une compagnie aérienne sur le territoire d'une partie, compagnie qui pourrait alors assurer des services aériens intérieurs et internationaux.</i></p> <p><i>Pour la partie qui reçoit la désignation, il resterait le pouvoir discrétionnaire de refus comme mesure de contrôle pour répondre si nécessaire et le moment voulu à des préoccupations légitimes. Cette disposition prend en compte des préoccupations possibles concernant la sécurité, la sûreté ou d'autres aspects économiques, dont l'émergence éventuelle de «pavillons de complaisance».</i></p>

Article _ Désignation et autorisation (suite)	
Libéralisation intégrale (suite) [4.* Les Parties qui accordent les autorisations d'exploitation en application du paragraphe 2 le notifient au Dépositaire.]	<i>À titre d'option, les parties conviennent, lorsqu'elles accordent une autorisation, de le notifier au dépositaire de l'accord, qui est chargé de tenir un registre central des désignations de compagnies et des autorisations d'exploitation.</i>

<p style="text-align: center;">Article _ Refus, révocation et limitation de l'autorisation</p>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Approche traditionnelle</p> </div> <p>1.* Les autorités aéronautiques de chaque Partie ont le droit de refuser les autorisations prévues à l'article _ (Désignation et autorisation) à l'égard d'une compagnie aérienne désignée par toute autre Partie, et de révoquer et suspendre ces autorisations ou d'imposer des conditions, de façon temporaire ou permanente :</p> <p>a) si elles n'ont pas la preuve que la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie sont détenus par une ou plusieurs des Parties qui l'ont désignée, par leurs ressortissants ou les deux;</p> <p>b)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article _ (Sécurité) ou de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>c)* si la compagnie désignée n'est pas à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p>	<p><i>Les raisons pour lesquelles une partie qui reçoit une demande d'autorisation la refuse initialement ou révoque une autorisation qu'elle a accordée, la suspend ou impose ultérieurement des conditions sont les mêmes. En conséquence, si les critères de désignation prévoient la propriété et le contrôle en commun du transporteur concerné par des parties à l'accord et/ou par leurs ressortissants ou «le principal établissement», le fait de ne pas répondre à ces exigences sera un motif pour révoquer ou suspendre le permis d'exploitation ou pour imposer des conditions.</i></p> <p><i>Il y a d'autres motifs de révocation plus larges, qui sont couverts par la condition de se conformer aux dispositions sur la sécurité et la sûreté ainsi qu'aux lois et à la réglementation de cette partie. Les raisons d'une mesure négative à l'égard d'une autorisation sont les mêmes que celles du Modèle d'accord bilatéral (Pièce jointe A).</i></p>

<p>Article _ Refus, révocation et limitation de l'autorisation (suite)</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;"> <p>Approche transitoire</p> </div> <p>1.* Les autorités aéronautiques de chaque Partie ont le droit de refuser les autorisations prévues à l'article _ (Désignation et autorisation) à l'égard d'une compagnie aérienne désignée par toute autre Partie, et de révoquer et suspendre ces autorisations ou d'imposer des conditions, de façon temporaire ou permanente :</p> <p>a) si elles n'ont pas la preuve que la compagnie désignée a son principal établissement (voir la note 1 ci-après) [et sa résidence permanente] sur le territoire de la Partie désignatrice;</p> <p>b) si elles n'ont pas la preuve que la Partie qui a désigné la compagnie a et maintient sur elle un contrôle réglementaire effectif (voir la note 2 ci-après);</p> <p><i>Notes.—</i></p> <p>1) Les éléments justificatifs du principal établissement sont notamment les suivants : la compagnie aérienne est établie et constituée sur le territoire de la Partie désignatrice conformément à la législation et à la réglementation nationales pertinentes, a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles sises sur le territoire de la Partie désignatrice, y paie l'impôt sur les sociétés et y immatricule et base ses aéronefs, et emploie un nombre significatif de ressortissants de cette Partie dans les fonctions de la gestion, de la technique et de l'exploitation.</p>	<p><i>Ce critère élimine la condition de propriété mais conserve le contrôle effectif tout en ajoutant la constitution en société et le principal établissement sur le territoire de la partie désignatrice. Il permettrait que des entités de non-parties investissent dans les compagnies aériennes des parties.</i></p>

<p style="text-align: center;">Article _ Refus, révocation et limitation de l'autorisation (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire (suite)</p> <p>2) Les éléments justificatifs du contrôle réglementaire effectif sont les suivants (liste non limitative) : la compagnie aérienne détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente tel qu'un permis d'exploitation aérienne (AOC); elle répond aux critères de la Partie désignatrice relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux tels que la preuve de santé financière, la capacité de répondre à la condition d'intérêt public, les obligations concernant la garantie du service; la Partie désignatrice a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux normes de l'OACI.</p> <p>c)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article _ (Sécurité) ou de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>d)* si la compagnie désignée n'est pas à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">Libéralisation intégrale</div> <p>1.* Les autorités aéronautiques de chaque Partie ont le droit de refuser les autorisations prévues à l'article _ (Désignation et autorisation) à l'égard d'une compagnie aérienne désignée par toute autre Partie, et de révoquer et suspendre ces autorisations ou d'imposer des conditions, de façon temporaire ou permanente :</p> <p>a) si elles n'ont pas la preuve que la compagnie est sous le contrôle réglementaire effectif de l'État qui l'a désignée;</p> <p>b)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article _ (Sécurité) ou de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p>	

<p style="text-align: center;">Article _ Refus, révocation et limitation de l'autorisation (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>c)* si la compagnie désignée n'est pas à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Approches traditionnelle/ transitoire/libéralisation intégrale</p> </div> <p>2.* À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher des infractions à la législation ou à la réglementation susmentionnées ou à moins que la sécurité ou la sûreté n'exige des mesures en vertu des dispositions des articles _ (Sécurité) ou _ (Sûreté de l'aviation), les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après des consultations entre les autorités aéronautiques conformément à l'article _ (Consultations).</p>	<p><i>L'exercice du droit prévu au paragraphe 1 est soumis à l'obligation de consultations préalables, sauf s'il faut des mesures immédiates pour empêcher des infractions à la législation ou à la réglementation, ou s'il s'agit de sécurité ou de sûreté.</i></p>

Article _ Capacité	
<p style="text-align: center;">[Option 1/2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Approches traditionnelle/ transitoire/libéralisation intégrale</div> <p>La capacité offerte sur les services aériens est soumise à l'article _ (Concurrence loyale).</p> <p style="text-align: center;">[Option 2/2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Approche traditionnelle</div> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 1 et 2, option 1/2]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Toute Partie peut exiger des compagnies aériennes désignées des autres Parties qu'elles déposent leurs horaires sur toute route à destination ou en provenance de son territoire. 2. Toute Partie peut empêcher une augmentation de capacité sur toute route à destination ou en provenance de son territoire qui conduirait à de graves pertes financières pour les compagnies aériennes désignées qui exploitent des services sur cette route. <p style="text-align: center;">[Option 2/2]</p> <p>Toute Partie peut limiter l'offre de services non réguliers de passagers sur une route où il existe déjà un service régulier si les services non réguliers supplémentaires mettent en danger la stabilité du service régulier.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Approche transitoire</div> <p>Jusqu'au [date convenue], toute Partie peut limiter la capacité d'une compagnie aérienne désignée sur une route à destination ou en provenance de son territoire à [pourcentage convenue] de la capacité totale offerte sur cette route.</p>	<p><i>Disposition commune aux trois approches suivant laquelle une partie qui estime qu'une capacité supplémentaire constitue une pratique concurrentielle déloyale invoquerait l'article _ (Concurrence loyale).</i></p> <p><i>Aucun accord régional/plurilatéral ne contient de dispositions sur la détermination préalable de la capacité, mais dans ce type d'accord, il y a des cas où il est permis de limiter la capacité. Ces limites ont pour but de répondre aux préoccupations des États dont les compagnies aériennes sont plus petites et qui craignent qu'une capacité excessive n'en évince les services.</i></p> <p><i>Une variante du droit général de limiter la capacité est d'appliquer la limitation à un certain type de services, tel que les services non réguliers de passagers.</i></p> <p><i>Mesure temporaire destinée à permettre à la capacité offerte sur une route de se partager par exemple selon une proportion de 60 à 40 et non pas selon la proportion traditionnelle de 50 % pour chacun. Cela ne convient pas aux routes desservies par plus de deux compagnies.</i></p>

Article _ Capacité (suite)	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Libéralisation intégrale</div> <p>1. Chaque Partie permet à chaque compagnie aérienne désignée de déterminer la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'elle offre en fonction de considérations commerciales du marché.</p> <p>2. Aucune des Parties n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, à la fréquence ou à la régularité des vols, ou encore aux types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées d'une autre Partie, sauf dans la mesure où les besoins de la douane ou bien des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient, et ce dans des conditions uniformes compatibles avec l'article 15 de la Convention.</p> <p>3. Aucune des Parties n'imposera aux compagnies aériennes désignées d'une autre Partie un droit de préférence, un rapport de partage du trafic, une redevance de non-opposition ou toute autre condition relative à la capacité, à la fréquence des vols ou au trafic qui ne serait pas conforme aux objectifs du présent Accord.</p>	<p><i>Chaque compagnie désignée peut offrir une capacité en fonction de la méthode de la libre détermination, par laquelle chacune détermine la capacité à offrir sans approbation ou intervention gouvernementale, sous réserve de la législation sur la concurrence, le cas échéant.</i></p> <p><i>Les parties conviennent de lever leur contrôle direct de la capacité tout en conservant la possibilité d'appliquer des contrôles multilatéraux non discriminatoires compatibles avec la Convention.</i></p> <p><i>La méthode de la libre détermination ne comporte aucune disposition spécifique sur la relation entre la capacité et la demande, car on s'en remet, pour apporter les ajustements nécessaires, aux réactions des compagnies aux forces du marché par l'établissement d'horaires et de prix compétitifs. Le fonctionnement de ce mécanisme peut être moins efficace lorsque le libre jeu des forces du marché est entravé ou empêché.</i></p>

Article _ Capacité (suite)	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>4. Aucune des Parties n'exigera que les compagnies aériennes d'une autre Partie déposent, aux fins d'approbation, leurs horaires, programmes de vols affrétés ou plans opérationnels, sauf dans la mesure où l'application sur une base non discriminatoire de conditions uniformes comme le prévoit le paragraphe 2 l'exigerait, ou dans les cas spécifiquement autorisés dans une annexe au présent Accord. Si une des Parties exige des dépôts à titre d'information, elle réduira au minimum les formalités administratives correspondantes ainsi que les procédures qui incombent aux intermédiaires du transport aérien et aux compagnies aériennes désignées par l'autre Partie.</p>	<p><i>La méthode de la libre détermination proscrit normalement toute forme de discrimination ou de pratiques concurrentielles déloyales, notamment les pratiques prédatrices en matière de fixation de prix, de telles pratiques pouvant appeler des consultations pour qu'il y soit remédié. La disposition relative aux sauvegardes contre les pratiques de concurrence déloyale traite de cette procédure supplémentaire et gratuite.</i></p> <p><i>Étant donné la grande latitude accordée aux compagnies désignées quant à la capacité qu'elles peuvent offrir et vu les possibilités accrues d'actions anticoncurrentielles telles que le «dumping de capacité», l'approche de la libéralisation intégrale doit être soumise à des interventions sur la base des lois des parties sur la concurrence, le cas échéant.</i></p>

<p>Article _ Tarifs (établissement des prix)</p>	
<p>[Option 1/2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Approches traditionnelle/ transitoire/libéralisation intégrale</p> </div>	
<p>Les prix (tarifs) seront soumis à l'article _ (Concurrence loyale).</p>	<p><i>Disposition commune aux trois approches suivant laquelle toute partie peut invoquer l'article _ (Concurrence loyale) en raison de prix qui pourraient constituer une action concurrentielle déloyale.</i></p>
<p>[Option 2/2]</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Approche transitoire</p> </div>	
<p>1. Les tarifs appliqués par la (les) compagnie(s) désignée(s) de toute Partie pour des services visés par le présent Accord sont soumis au principe de l'approbation des tarifs par le pays d'origine.</p>	<p><i>Cette approche transitoire de l'approbation des tarifs entre les parties est fondée sur le principe du pays d'origine.</i></p>
<p>2. Chaque Partie a le droit d'approuver ou de désapprouver les tarifs applicables au transport aller simple ou aller-retour entre les territoires des Parties qui commence sur son propre territoire. Aucune Partie ne prend de dispositions unilatérales pour empêcher la mise en application de tarifs proposés ou le maintien de tarifs déjà en vigueur applicables au transport aller simple ou aller-retour entre les territoires des Parties qui commence sur le territoire de l'autre Partie.</p>	<p><i>Les exigences d'approbation portent principalement sur les tarifs applicables aux services de troisième et de quatrième liberté qui se situent entièrement dans le champ de réglementation des parties intéressées.</i></p>
<p>[3. Nonobstant les dispositions du présent article, une compagnie aérienne désignée sera libre d'appliquer des tarifs relatifs au transport sur des services non réguliers, pour autant que ces tarifs auront été notifiés à la Partie concernée.]</p>	<p><i>Disposition optionnelle sur l'approbation des tarifs des services non réguliers.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Libéralisation intégrale</p> </div>	
<p>Il ne sera pas exigé que les prix (tarifs) demandés par les compagnies aériennes soient déposés ou approuvés par quelque Partie que ce soit.</p>	<p><i>Avec la libéralisation intégrale, les tarifs ne pourraient pas être désapprouvés pour quelque raison que ce soit. Les pratiques des compagnies en matière tarifaire pourraient toutefois être soumises aux lois des parties sur la concurrence, le cas échéant.</i></p>

Article _ Règlement des différends	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Approche traditionnelle</div> <p>1. Tout différend qui n'est pas réglé par voie de consultations ou de négociation est soumis à l'arbitrage si une des parties au différend le demande, arbitrage qui est confié à un ou plusieurs arbitres choisis en accord par les parties au différend. Si, dans les quarante-cinq jours de la date de la demande d'arbitrage, les parties au différend ne peuvent s'entendre sur le choix d'un ou de plusieurs arbitres, l'une quelconque de ces parties peut demander [au responsable ou à l'entité de l'organisation régionale] de désigner un arbitre unique qui sera saisi du différend pour décision.</p> <p>2. La décision de l'arbitre ou des arbitres a force exécutoire pour toutes les parties au différend.</p> <p>3. Si une Partie ne se conforme pas à une décision arbitrale, les autres Parties peuvent adopter des mesures restreignant l'exploitation des compagnies aériennes de l'État qui ne se conforme pas à la décision, pour la faire appliquer.</p>	<p><i>Il y a une différence fondamentale entre le processus bilatéral de règlement des différends et le processus des accords régionaux fondés sur des organisations régionales plus larges, à savoir le recours à des organes supranationaux et le rôle que jouent ces organes, entre autres, par exemple la Commission européenne, la Commission de l'Accord de Carthagène (Pacte andin) et le Conseil des ministres du Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA). En outre, dans le cadre de son processus de règlement des différends, l'organisation régionale peut rendre des décisions obligatoires concernant les différends entre les États membres qui sont parties à un accord ou à un arrangement régional.</i></p> <p><i>Les dispositions traditionnelles sur le règlement des différends suivent de près la démarche bilatérale des consultations, de la négociation et de l'arbitrage, mais elles tiennent compte, dans le processus d'arbitrage, de la possibilité que les différends impliquent plus de deux parties. En outre, pour le cas où les parties au différend ne peuvent s'entendre sur le choix d'un arbitre, le processus prévoit le recours à une entité régionale qui joue un rôle intermédiaire dans le processus de choix.</i></p>

Article _ Règlement des différends (suite)	
<div data-bbox="261 342 738 420" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Approche transitoire et libéralisation intégrale</p> </div> <p data-bbox="203 1003 799 1297">1. Tout différend qui ne peut être réglé par des consultations ou par la négociation pourra, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, être soumis à un médiateur ou à un groupe d'experts pour le règlement des différends. Il sera possible de recourir à un tel médiateur ou groupe d'experts pour une médiation, pour déterminer la nature du différend ou pour recommander une réparation ou une solution du différend.</p> <p data-bbox="203 1562 799 1890">2. Les Parties s'entendront à l'avance sur le mandat du médiateur ou du groupe d'experts, les critères ou principes directeurs et les modalités d'accès au médiateur ou au groupe d'experts. Elles envisageront aussi, si nécessaire, des mesures provisoires et la possibilité de la participation de toute Partie qui pourrait être directement concernée par le différend, en ayant à l'esprit l'objectif et la nécessité d'un processus simple, adapté et rapide.</p>	<p data-bbox="824 445 1419 976"><i>Cette formule, élaborée par l'OACI, est destinée à régler les différends commerciaux, tels que ceux qui surviennent dans un environnement libéralisé sur des questions comme l'établissement des prix, la capacité ou d'autres pratiques concurrentielles. Elle pourrait aussi servir pour les différends allant au-delà des pratiques déloyales, par exemple ceux qui concernent l'accès aux marchés dans un environnement moins réglementé. Le mécanisme a délibérément une portée plus large et pourrait s'appliquer à des questions qui ne figurent pas expressément dans l'accord. Il ne vise pas à remplacer le processus d'arbitrage formel, mais plutôt à permettre de régler les différends de façon relativement simple, adaptée et économique.</i></p> <p data-bbox="824 1003 1419 1535"><i>Le processus de consultation normal peut résoudre de tels différends mais pourrait aussi avoir pour effet de prolonger une pratique concurrentielle déloyale au détriment commercial d'une ou plusieurs compagnies aériennes. Par conséquent, cette procédure, moins formelle qu'un arbitrage et demandant moins de temps, est conçue pour parvenir, en faisant appel à un groupe d'experts, à une résolution par voie de médiation, d'établissement des faits ou de décision, en recourant aux services d'un ou de plusieurs spécialistes de l'objet du différend. L'objectif premier est de permettre aux parties de rétablir aussi promptement que possible un environnement concurrentiel sain sur le marché du transport aérien.</i></p> <p data-bbox="824 1562 1419 1822"><i>Le mécanisme exige que les parties s'entendent à l'avance sur des questions telles que la mission du groupe d'experts, à savoir son mandat et sa procédure, et en particulier la possibilité qu'il accorde au plaignant des mesures provisoires ou injonctives. Celles-ci pourraient prendre la forme, par exemple, d'un gel temporaire ou d'un retour à la situation antérieure.</i></p>

Article _ Règlement des différends (suite)	
Approche transitoire et libéralisation intégrale (suite)	
<p>3. Un médiateur ou les membres d'un groupe d'experts peuvent être nommés à partir d'une liste d'experts en aviation dûment qualifiés tenue par l'OACI. La sélection de l'expert ou des experts sera achevée dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande de soumission du différend à un médiateur ou à un groupe d'experts. Si les Parties n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un ou de plusieurs experts, ce choix pourra être confié au Président du Conseil de l'OACI. Tout expert auquel il est fait appel pour ce mécanisme devrait être compétent dans le domaine général du différend.</p> <p>4. La médiation devrait être achevée dans les soixante (60) jours suivant l'engagement du médiateur ou du groupe d'experts; la détermination, y compris les recommandations le cas échéant, devrait être rendue dans les soixante (60) jours de l'engagement de l'expert ou des experts. Les Parties peuvent convenir à l'avance que le médiateur ou le groupe d'experts pourra accorder des mesures provisoires au plaignant, si elles sont demandées, auquel cas une détermination sera initialement établie.</p> <p>5. Les Parties coopéreront de bonne foi pour faire progresser la médiation et pour appliquer la décision ou la détermination établie par le médiateur ou par le groupe d'experts, à moins qu'elles ne conviennent par avance que cette décision ou détermination aura force exécutoire pour elles. Si les Parties conviennent par avance de demander seulement une détermination des faits, elles se fonderont sur ces faits pour résoudre le différend.</p> <p>6. Les frais de ce mécanisme seront estimés initialement et répartis également, mais avec la possibilité de révision de la répartition dans le cadre de la décision finale.</p>	<p><i>Les deux délais prescrits essentiels que prévoit ce mécanisme sont de 15 jours pour le choix des experts qui constitueront le groupe, et de 60 jours pour que celui-ci rende une décision ou établisse une détermination. L'accent est mis ainsi sur la réduction au minimum des formalités juridiques et des délais de procédure, tout en laissant au groupe suffisamment de temps pour parvenir à une décision ou à une détermination.</i></p>

Article _ Règlement des différends (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire et libéralisation intégrale (suite)</p> <p>7. Ce mécanisme s'entend sans préjudice de la poursuite de l'utilisation du processus de consultation, du recours ultérieur à l'arbitrage ou du retrait en vertu de l'article _.</p> <p>8. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par médiation, le différend peut, à la demande d'une Partie, être soumis à un arbitrage à l'égard d'une autre Partie conformément à la procédure ci-après. La Partie qui soumet le différend à l'arbitrage le notifie à toutes les autres parties au différend en même temps qu'elle présente sa demande d'arbitrage.</p> <p>9. L'arbitrage est confié à un tribunal de trois arbitres constitué comme suit :</p> <p>a) dans les 30 jours de la réception d'une demande d'arbitrage, chaque partie au différend nomme un arbitre. Dans les 60 jours après que ces deux arbitres ont été nommés, les parties au différend désignent par accord un troisième arbitre, qui préside le tribunal;</p> <p>b) si l'une des parties au différend manque à nommer un arbitre, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à l'alinéa a), une partie peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer l'arbitre ou les arbitres nécessaires dans les 30 jours. Si le Président du Conseil a la nationalité d'une des parties au différend, le vice-président ayant le plus d'ancienneté qui n'est pas disqualifié pour ce motif procède à la nomination.</p>	<p><i>Le recours à ce mécanisme n'exclut pas la mise en œuvre du processus d'arbitrage si celui-ci est aussi prévu dans l'accord et si le mécanisme a échoué à résoudre le différend à la satisfaction d'une ou plusieurs parties. On peut cependant espérer que le recours ultérieur à l'arbitrage ne sera pas nécessaire si les parties se sont engagées à cette procédure complémentaire pour résoudre certains types de différends commerciaux dans lesquels le facteur temps est important.</i></p> <p><i>Si les parties ne parviennent pas à un règlement par la médiation, le différend est soumis pour décision à un tribunal arbitral. L'article prévoit une procédure d'arbitrage très détaillée pour les différends qui impliquent plus de deux parties ainsi qu'une procédure permettant à des parties d'intervenir dans une procédure d'arbitrage impliquant d'autres parties. Des délais sont prévus pour les différentes étapes du processus.</i></p>

Article _ Règlement des différends (suite)	
Approche transitoire et libéralisation intégrale (suite)	
<p>10. Sauf convention contraire entre les parties au différend, le tribunal arbitral détermine les limites de sa compétence suivant le présent Accord et établit sa propre procédure. Une fois formé, le tribunal peut recommander des mesures conservatoires ou provisoires en attendant sa décision finale. Sur directive du tribunal ou à la demande de l'une des parties au différend, une conférence à laquelle il incombe de déterminer les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre a lieu à une date déterminée par le tribunal, mais en aucun cas plus tard que 15 jours après la nomination du troisième arbitre. Si les parties au différend ne peuvent s'entendre sur ces questions, le tribunal détermine les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre.</p>	<i>Le tribunal arbitral détermine ses règles de procédure et peut recommander des mesures conservatoires ou provisoires en attendant sa décision finale.</i>
<p>11. Sauf convention contraire entre les parties au différend ou directive contraire du tribunal, le demandeur soumet un mémoire dans les 45 jours de la nomination du troisième arbitre, et la réponse du défendeur est due 60 jours après que le demandeur a soumis son mémoire. Le demandeur peut présenter une plaidoirie dans les 30 jours après la présentation de la réponse du défendeur, lequel peut présenter une plaidoirie en réponse à celle du demandeur dans les 30 jours suivant la présentation de cette plaidoirie. Le tribunal arbitral tiendra une audience à la demande d'une partie ou de sa propre initiative dans les 15 jours suivant l'expiration du délai de remise de la dernière plaidoirie.</p>	
<p>12. Le tribunal arbitral s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la fin de l'audience ou, s'il n'y a pas d'audience, après la date à laquelle la dernière plaidoirie est remise. La décision du tribunal se prend à la majorité.</p>	

Article _ Règlement des différends (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire et libéralisation intégrale (suite)</p> <p>13. Les parties au différend peuvent présenter des demandes d'éclaircissement de la décision dans les 15 jours après qu'elle a été rendue, et tout éclaircissement donné est communiqué dans les 15 jours de la demande.</p> <p>14. En cas de différend impliquant plus de deux parties, les parties multiples peuvent participer de l'un des deux côtés ou des deux côtés à une procédure prévue par le présent article. Les règles de l'article font alors l'objet des exceptions suivantes :</p> <p>a) en ce qui concerne l'alinéa a) du paragraphe 9, les parties de chacun des côtés d'un différend nomment ensemble un arbitre;</p> <p>b) en ce qui concerne l'alinéa b) du paragraphe 9, si les parties d'un côté d'un différend manquent à nommer un arbitre dans le délai prévu, la partie ou les parties de l'autre côté peuvent recourir à la procédure de l'alinéa b) du paragraphe 9 pour obtenir la nomination d'un arbitre;</p> <p>c) en ce qui concerne les paragraphes 10, 11 et 13, chacune des parties de l'un et de l'autre côté du différend a le droit d'agir comme cela est prévu pour une partie.</p> <p>15. Toute autre partie directement concernée par le différend a le droit d'intervenir dans la procédure, aux conditions suivantes :</p> <p>a) une partie qui désire intervenir doit déposer une déclaration à cet effet auprès du tribunal arbitral au plus tard 10 jours après la nomination du troisième arbitre;</p>	

<p style="text-align: center;">Article _ Règlement des différends (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire et libéralisation intégrale (suite)</p> <p>b) le tribunal arbitral notifie toutes ces éventuelles déclarations aux parties au différend, et celles-ci ont chacune 30 jours à partir de la date de l'envoi de la notification pour soumettre au tribunal toute objection à une intervention en vertu du présent paragraphe. Le tribunal décide s'il permet une intervention dans les 15 jours suivant l'expiration du délai de remise de ces objections;</p> <p>c) si le tribunal décide de permettre une intervention, la partie intervenante notifie cette intervention à toutes les autres Parties à l'Accord, et le tribunal prend les mesures nécessaires pour mettre les documents de la cause à la disposition de la partie intervenante, qui peut déposer des plaidoiries, du type et dans le délai fixés par le tribunal, autant que possible dans le cadre de l'échéancier prévu au paragraphe 11, et peut participer à toute procédure ultérieure éventuelle;</p> <p>d) la décision du tribunal arbitral oblige également la partie intervenante.</p> <p>16. Toutes les parties au différend, y compris les parties intervenantes, doivent, dans la mesure compatible avec leur législation nationale, donner intégralement effet à toute décision ou sentence du tribunal.</p> <p>17. Le tribunal arbitral communique le texte de sa décision ou de sa sentence aux parties au différend, y compris les parties intervenantes. Il fournit au Dépositaire un exemplaire de la décision ou de la sentence, étant entendu que les questions commerciales confidentielles recevront un traitement approprié.</p>	

<p style="text-align: center;">Article _ Règlement des différends (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire et libéralisation intégrale (suite)</p> <p>18. Les frais du tribunal arbitral, y compris les honoraires et frais des arbitres, sont également répartis entre toutes les parties au différend, y compris les parties intervenantes. Les dépenses engagées par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre de la procédure prévue à l'alinéa b) du paragraphe 9 sont considérées comme faisant partie des frais du tribunal arbitral.</p>	

Article _ Amendements	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> Approche traditionnelle </div> <p style="text-align: center;">[Option 1/2]</p> <p>Toute Partie peut proposer des amendements aux dispositions du présent Accord. Ces amendements n'entrent en vigueur qu'après que toutes les autres Parties les ont acceptés.</p> <p style="text-align: center;">[Option 2/2]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Toute Partie peut proposer un amendement au présent Accord. Le texte d'un tel amendement et ses raisons sont communiqués au [responsable de l'organisation régionale], qui les transmet au Gouvernement de chaque Partie. 2. Les Parties communiquent avec le [responsable de l'organisation régionale] pour indiquer si l'amendement proposé est acceptable ou non ainsi que pour présenter des observations à son sujet. 3. Si toutes les Parties conviennent de l'amendement proposé et déposent leurs instruments de ratification respectifs auprès du [responsable de l'organisation régionale], l'amendement entre en vigueur au dépôt du dernier instrument de ratification. 	<p><i>Comme dans le cas du règlement des différends, les arrangements régionaux de transport aérien qui sont fondés sur des organisations régionales plus larges (par exemple l'Union européenne, le Pacte andin et le Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe) prévoient que le conseil ou la commission compétents amende l'arrangement en vertu de son pouvoir d'établir ou de modifier les règles.</i></p> <p><i>Une des décisions que doivent prendre les États qui envisagent un accord régional ou plurilatéral comportant une disposition formelle sur les amendements concerne la question de savoir quels critères appliquer à l'égard des amendements qui entrent en vigueur. L'approche traditionnelle exigerait l'unanimité, toutes les parties devant ratifier l'amendement avant qu'il n'entre en vigueur.</i></p> <p><i>Autre approche traditionnelle qui attribue à un responsable de l'organisation régionale un rôle dans les modalités du processus d'amendement. Pour entrer en vigueur, les amendements doivent être approuvés par toutes les parties.</i></p>

Article _ Amendements (suite)	
Approche transitoire	
<p>1. Le/la [organe créé par l'Accord] examine les amendements au présent Accord et, au besoin, en propose.</p> <p>2. Ces amendements entrent en vigueur lorsque toutes les Parties les ont approuvés.</p>	<p><i>Cette approche traditionnelle repose sur un processus d'amendement simplifié qui exige néanmoins l'approbation de toutes les parties avant que l'amendement n'entre en vigueur.</i></p>
Libéralisation intégrale	
<p>1. L'Accord peut être amendé suivant la procédure ci-après :</p> <p>a) s'il en est convenu par au moins la majorité simple de toutes les Parties à la date de la proposition de l'amendement, il se tient des négociations pour examiner la proposition;</p> <p>b) sauf s'il en est convenu autrement, la Partie qui propose l'amendement accueille les négociations, qui commencent au plus tard 90 jours après qu'il a été convenu de les tenir. Toutes les Parties ont le droit de participer aux négociations;</p> <p>c) si l'amendement est adopté par au moins la majorité simple des Parties présentes aux négociations, le Dépositaire en établit alors une copie certifiée conforme qu'il communique aux Parties pour leur acceptation;</p> <p>d) tout amendement entre en vigueur, entre les Parties qui l'ont accepté, 30 jours après la date à laquelle le Dépositaire a reçu la notification écrite d'acceptation d'une majorité simple des Parties;</p> <p>e) par la suite, l'amendement entre en vigueur à l'égard de toute autre Partie 30 jours après la date à laquelle le Dépositaire reçoit une notification écrite d'acceptation de cette Partie.</p>	<p><i>L'approche de la libéralisation intégrale apporte de la souplesse au processus d'amendement, mais elle peut aussi le rendre plus complexe puisqu'elle prévoit une procédure double.</i></p> <p><i>La première méthode est fondée sur l'acceptation et la ratification d'un amendement à la majorité simple des parties qui participent à une négociation pour amender l'accord. L'amendement n'entre en vigueur qu'entre les parties qui l'ont ratifié, mais d'autres États peuvent l'accepter et le ratifier par la suite.</i></p>

Article _ Amendements (suite)	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>2. Au lieu de la procédure énoncée au paragraphe 1, l'Accord peut être amendé suivant la procédure ci-après :</p> <p>a) si, au moment de la proposition d'amendement, par les voies diplomatiques ou d'autres voies appropriées, toutes les Parties avisent celle qui propose l'amendement qu'elles consentent à son adoption, la Partie qui propose l'amendement le notifie au Dépositaire, qui en établit alors une copie certifiée conforme qu'il communique à toutes les Parties pour leur acceptation;</p> <p>b) un amendement ainsi adopté entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties 30 jours après la date à laquelle le Dépositaire a reçu la notification écrite d'acceptation de toutes les Parties.</p>	<p><i>La seconde méthode prévoit qu'un amendement est accepté par toutes les parties au moment où il est proposé, mais n'entre en vigueur qu'après que toutes les parties l'ont ratifié.</i></p> <p><i>Selon la réaction initiale des parties à une proposition d'amendement, et si elle considère que l'amendement est urgent, la partie qui le propose peut choisir l'option la plus susceptible de conduire à une ratification rapide.</i></p>

Article _ Exceptions	
Approche traditionnelle	
<p>Toute Partie peut refuser d'autoriser des services aériens supplémentaires sur toute route qu'elle déclare d'intérêt national et sur laquelle la capacité offerte annuellement n'excède pas [un nombre de sièges convenu].</p>	<p><i>Cette approche traditionnelle prévoit une exception à l'accord sans limites de temps. L'approche traditionnelle de l'article _ (Capacité) tombe aussi dans cette catégorie.</i></p>
Approche transitoire	
[Option 1/2]	
<p>Par une déclaration formelle faite par écrit aux autres Parties, toute Partie a l'option de ne pas accorder et de ne pas recevoir les droits et obligations prévus à (aux) article(s) _ pendant une période transitoire n'excédant pas [durée convenue].</p>	<p><i>Par opposition, une exception transitoire est limitée dans le temps et peut s'appliquer à certains articles tels que ceux qui concernent les droits accordés, la capacité ou les tarifs. Les exemptions de l'application de l'accord se terminent donc à la fin de la période transitoire fixée. Dans la première option, une partie informe les autres par écrit que certains droits et obligations prévus dans l'accord ne seront pas accordés pendant la période précisée.</i></p>
[Option 2/2]	
<p>Nonobstant les dispositions de l'Accord, les Parties conviennent d'appliquer les mesures transitoires énoncées dans l'Annexe _ (Mesures transitoires) pendant une période n'excédant pas [durée convenue].</p>	<p><i>Dans cette option, les parties conviennent d'appliquer pendant une durée limitée certaines mesures qu'elles déterminent ensemble dans une annexe à l'accord.</i></p>
Libéralisation intégrale	
<p>Outre les droits prévus dans l'Accord, les Parties à un Protocole au présent Accord accordent aussi à leurs compagnies aériennes désignées les droits d'effectuer :</p> <p>a) du transport aérien international régulier ou affrété sur des services de passagers et des services mixtes entre le territoire de la Partie qui accorde les droits et un point ou des points quelconques;</p> <p>b) du transport aérien international régulier ou affrété entre des points du territoire de la Partie qui accorde les droits.</p>	<p><i>Une exception de type libéralisation intégrale sous la forme d'un protocole à l'accord de base peut prévoir des droits supplémentaires, tels que la septième liberté et un cabotage limité, pour les parties qui souhaitent les échanger. On notera que si ces droits sont déjà prévus dans l'accord, il n'y a pas besoin de protocole. Un protocole conviendrait pour les parties qui veulent aller plus loin que l'ensemble du groupe.</i></p>

Article _ Accords existants	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle</p> <p>Le présent Accord est sans effet sur tout accord ou arrangement bilatéral, multilatéral ou autre déjà en vigueur entre les Parties ou entre une Partie et un tiers.</p> <p style="text-align: center;">Approche transitoire</p> <p style="text-align: center;">[Option 1/2]</p> <p>Le présent Accord annule et remplace tous les accords bilatéraux ou multilatéraux sur les services aériens conclus entre les Parties dans la mesure où ils sont incompatibles avec lui.</p> <p style="text-align: center;">[Option 2/2]</p> <p>Les dispositions du présent Accord ne permettent pas de restrictions à ce qui est établi dans les accords sur les services aériens que les Parties ont conclus entre elles.</p> <p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale</p> <p>À son entrée en vigueur entre une Partie et toute autre Partie, le présent Accord annule et remplace tout accord bilatéral sur les services aériens existant entre elles.</p>	<p><i>Les parties doivent décider de la relation entre l'accord régional ou plurilatéral et les accords bilatéraux ou autres existant 1) entre les parties à l'accord régional ou plurilatéral et 2) entre les parties et les États qui ne le sont pas.</i></p> <p><i>L'approche traditionnelle reconnaît tous les autres accords existant entre les parties ainsi qu'entre les parties et des tiers. Cela revient à subordonner l'accord régional aux accords existants.</i></p> <p><i>Cette approche transitoire permet de maintenir en vigueur les dispositions des accords existants qui sont compatibles avec l'accord régional, mais celles qui sont incompatibles sont remplacées. Cela pourrait soulever des questions quant à savoir quelles sont les dispositions des accords existants qui relèvent de l'une ou de l'autre catégorie.</i></p> <p><i>Cette autre approche transitoire tend à traiter la souplesse de l'accord régional comme correspondant à un niveau minimal, et elle permet d'avoir des arrangements plus souples dans des accords bilatéraux entre les parties.</i></p> <p><i>La formulation correspondant à la libéralisation intégrale remplace simplement les éventuels accords bilatéraux existant entre les parties par l'accord régional ou plurilatéral. Cela évite d'avoir un double système d'accords entre les parties à l'accord régional ou plurilatéral (système dans lequel certaines dispositions des accords bilatéraux restent en vigueur) et élimine le risque de questions quant à savoir si certaines dispositions bilatérales sont ou non compatibles avec l'accord régional ou plurilatéral.</i></p>

Article _ Réexamen	
<p>1. L'Accord est réexaminé tous les [nombre d'années], de façon à déterminer si des amendements sont nécessaires. Il peut y avoir un réexamen anticipé si [nombre de Parties] Partie(s) le demande(nt).</p> <p>2. Après consultation des Parties, le Dépositaire leur notifie la date et la procédure convenues pour le réexamen de l'Accord. Cette notification se fait [nombre de jours] jours avant la réunion.</p>	<p><i>Cet article prévoit la possibilité d'un réexamen pour évaluer le fonctionnement de l'accord et décider si des amendements en amélioreraient l'efficacité. Les parties peuvent convenir de la procédure de réexamen.</i></p>

Article _ Retrait	
<p>1. Toute Partie peut se retirer de l'Accord en donnant un avis écrit de retrait au Dépositaire, qui le notifie aux autres Parties dans les [nombre de jours convenu] de la réception de cette notification.</p> <p>2. Le retrait est effectif 12 mois après la réception de l'avis par le Dépositaire, à moins que la Partie ne retire son avis par une communication écrite au Dépositaire dans cette période de 12 mois.</p> <p>[3. Si, à la suite de retraits, le nombre des Parties à l'Accord est inférieur à [nombre convenu], l'Accord cesse d'être en vigueur à la date à laquelle le dernier de ces retraits devient effectif.]</p>	<p><i>Dans le cadre de certains accords régionaux fondés sur des organisations régionales plus larges, l'avis de retrait est donné à un responsable ou à une entité de l'organisation. Dans son propre intérêt national, une partie a le droit de se retirer de l'accord en respectant certains délais.</i></p> <p><i>Ce texte optionnel couvre les situations où le retrait d'une partie rendrait l'accord inopérant, car certains accords nécessitent un certain nombre de ratifications pour demeurer en vigueur.</i></p>

Article _ Dépositaire	
<p>1. L'original du présent Accord sera déposé auprès de [la Partie ou l'entité régionale convenue], qui sera désignée Dépositaire de l'Accord.</p> <p>2. Le Dépositaire remettra des copies certifiées conformes de l'Accord à toutes les Parties à l'Accord et à tout État qui y accédera par la suite.</p> <p>3. À la suite de l'entrée en vigueur de l'Accord, le Dépositaire en remettra une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour enregistrement et publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies [ainsi qu'au Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale conformément à l'article 83 de la Convention]. Le Dépositaire remettra de la même façon des copies certifiées conformes de tout amendement qui entrera en vigueur.</p> <p>4. Le Dépositaire mettra à la disposition des Parties des copies de toute décision ou sentence arbitrale rendue en vertu de l'article _ (Règlement des différends) du présent Accord.</p> <p>[5. Le Dépositaire tiendra un registre centralisé des désignations de compagnies aériennes et des autorisations d'exploitation en application du paragraphe 4 de l'article _ (Désignation et autorisation) du présent Accord.]</p>	<p><i>Les parties auront à désigner un dépositaire qui sera chargé de remettre les copies certifiées conformes de l'accord et de tout amendement ou protocole à toutes les parties signataires de l'accord et à toutes les parties qui y accéderont.</i></p> <p><i>La notification à l'OACI par le dépositaire peut faire l'objet d'un article distinct sur l'enregistrement après de l'OACI.</i></p> <p><i>Texte optionnel pour le cas où les parties conviennent de tenir un registre centralisé des désignations de compagnies et des autorisations d'exploitation.</i></p>

Article _ Signature et ratification	
<p>1. L'Accord sera ouvert à la signature d_ [Gouvernement des Parties à l'Accord].</p> <p>2. L'Accord est soumis à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Dépositaire.</p>	<p><i>Cet article reprend l'usage habituel pour les accords multilatéraux, par lequel l'accord est ouvert à la signature de tous les gouvernements qui sont énumérés. La signature peut avoir lieu n'importe quand, par exemple à une réunion de ministres, ou être faite plus tard par des représentants dûment autorisés des gouvernements.</i></p> <p><i>Pour devenir partie à l'accord, un gouvernement doit aussi ratifier sa décision conformément à sa procédure constitutionnelle. Les documents constatant la ratification doivent être déposés auprès du dépositaire désigné.</i></p>

Article _ Accession	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 10px;">Approche traditionnelle</div> <p style="text-align: center;">[Option 1/2]</p> <p>Le présent Accord est ouvert à l'accèsion de toute Partie à (nom de l'organisation régionale).</p> <p style="text-align: center;">[Option 2/2]</p> <p>Le présent Accord est ouvert à l'accèsion d'autres Parties de (indication de la région), sous réserve de l'approbation de toutes les Parties à l'Accord.</p>	<p><i>La façon traditionnelle d'ajouter des parties à un accord régional ou plurilatéral fondé sur une organisation régionale plus large est d'admettre de nouveaux États à l'organisation.</i></p> <p><i>Dans le cas des accords régionaux non fondés sur une organisation régionale plus large, la méthode traditionnelle consiste à exiger l'unanimité des parties à l'accord pour permettre à d'autres États de la région d'y devenir également parties.</i></p>
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 10px;">Approche transitoire</div> <p>1. Le présent Accord s'applique, d'une part, aux territoires sur lesquels (accord créant l'organisation régionale plus large) est appliqué et aux conditions fixées dans (ledit accord) et, d'autre part, au territoire d_ (nom de l'État qui est inclus dans l'accord).</p> <p>2. La Partie qui accède à l'Accord dépose un instrument d'accèsion approprié auprès du Dépositaire. L'accèsion prend effet le jour de la réception de cet instrument par le Dépositaire, qui en remet une copie certifiée conforme à toutes les Parties.</p>	<p><i>Une démarche transitoire consiste à négocier un accord pour inclure dans l'arrangement de transport aérien régional un État qui n'est pas membre de l'organisation régionale plus large.</i></p>
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 10px;">Libéralisation intégrale</div> <p>Après l'entrée en vigueur du présent Accord, tout État Partie aux conventions sur la sûreté de l'aviation énumérées à l'article _ (Sûreté de l'aviation) pourra y accéder en déposant un instrument d'accèsion auprès du Dépositaire.</p>	<p><i>Avec la libéralisation intégrale, l'accord est ouvert à tout État qui a ratifié les conventions sur la sûreté de l'aviation et il a donc les critères les plus souples pour son élargissement à d'autres États.</i></p>

Article _ Entrée en vigueur	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Approche traditionnelle</div> <p>Le présent Accord entrera en vigueur quand toutes les Parties signataires auront déposé leurs instruments de ratification auprès du Dépositaire.</p>	<p><i>La disposition traditionnelle sur l'entrée en vigueur exige que toutes les parties qui ont négocié et/ou signé l'accord le ratifient avant qu'il n'entre en vigueur pour quelque partie que ce soit.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Approche transitoire/ libéralisation intégrale</div> <p>1. Le présent Accord entrera en vigueur le [° jour] après la date de dépôt du [°] instrument de ratification, et, par la suite, pour chaque Partie, [nombre de jours] jours après le dépôt de son instrument de ratification ou d'accession.</p> <p>2. Le Dépositaire informera chaque Partie de la date d'entrée en vigueur du présent Accord.</p>	<p><i>Les parties auront à convenir de la date du dépôt ainsi que du nombre d'États signataires nécessaire pour que l'accord entre en vigueur à l'égard des parties qui l'auront ratifié. Le nombre de ratifications convenu aura une incidence sur le délai dans lequel l'accord entrera en vigueur. Une formule de compromis raisonnable (par exemple 50 % des ratifications) permettra une entrée en vigueur relativement rapide.</i></p>

Annexe _ Mesures transitoires	
<p>Les mesures transitoires ci-après expireront le (date) ou à toute date antérieure convenue par les Parties :</p> <p>1. Nonobstant les dispositions de l'article _ (ou de l'Annexe _), la (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de la Partie A (ou de chaque Partie) pourront (devront) ...</p>	<p><i>La présente annexe est une recommandation de l'OACI qui vise à prendre en compte les questions de participation et de viabilité dans le cadre des progrès vers la libéralisation. Elle est tirée de pratiques et méthodes existantes couvrant tant les mesures de participation que les mesures préférentielles. Elle comporte de un à trois types de dispositions. Si ces dispositions s'appliquent à chaque partie de la même manière, elles seront alors considérées comme des mesures de participation. Sinon, elles seront considérées comme des mesures préférentielles.</i></p> <p><i>Voici une liste indicative des sujets que les États peuvent aborder dans l'annexe sur les mesures transitoires : nombre des compagnies désignées, critères de propriété et de contrôle, capacité et fréquences, droits de route et de trafic, partage de codes, vols affrétés, services intermodaux, tarifs, attribution des créneaux et questions de droits auxiliaires tels que les services d'escala. Chacun de ces sujets peut être pris en compte par chacune des approches prévues dans les trois dispositions. Le Doc 9587 contient des éléments sur des mesures de participation et des mesures préférentielles possibles.</i></p> <p><i>Cette disposition doit être employée lorsqu'un article (ou une annexe) ne prendrait pas effet immédiatement mais serait appliqué de façon limitée pendant la période de transition. À titre d'exemple, les parties conviendraient que, nonobstant l'annexe sur le tableau de routes accordant à chaque partie des droits illimités de cinquième liberté, les compagnies d'une partie (l'État développé) n'auraient pas l'autorisation d'exercer pleinement ces droits de trafic local entre l'autre partie (l'État en développement) et un État tiers jusqu'à une date donnée.</i></p>

Annexe _ Mesures transitoires (suite)	
<p>2. Nonobstant les dispositions de l'article _ (ou de l'Annexe _), la (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de la Partie A (ou de chaque Partie) pourront (devront) ... comme suit :</p> <p>a) Du (date) au (date), ...;</p> <p>b) Du (date) au (date), ...</p> <p>3. Nonobstant les dispositions de l'article _ (ou de l'Annexe _), les dispositions ci-après régiront ...</p>	<p><i>Cette disposition est semblable à la première, mais avec des périodes de mise en œuvre graduées. Par exemple, les parties conviendraient que, nonobstant un article autorisant le partage de codes sans limites, leurs compagnies ne seraient autorisées à étendre leurs services en partage de codes (fréquences) avec des pays tiers que de manière graduelle, pour des périodes spécifiées.</i></p> <p><i>Cette disposition serait utilisée quand un article (ou une annexe) ne prendrait pas effet immédiatement et qu'un régime différent serait appliqué durant la période de transition. Par exemple, les parties conviendraient que, nonobstant un article sur les tarifs n'exigeant pas de dépôt ni d'approbation des tarifs, c'est un régime du pays d'origine qui régirait la tarification jusqu'à une date donnée.</i></p>