Doc 9587

Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Troisième édition — 2008

Organisation de l'aviation civile internationale

Doc 9587

Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Troisième édition — 2008

Organisation de l'aviation civile internationale

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, rue University, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI, à l'adresse www.icao.int.

Troisième édition, 2008

Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*

N° de commande : 9587
ISBN 978-92-9231-429-3

© OACI 2010

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des publications de l'OACI.* Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation à l'adresse suivante : www.icao.int. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS		
N°	Date	Inséré par

RECTIFICATIFS		
N°	Date	Inséré par

AVANT-PROPOS

1. Le présent document constitue la troisième édition du Doc 9587, une compilation de conclusions, décisions et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international que l'OACI a formulés à l'intention de ses États contractants. Il a pour source le Doc 9440, préparé en application de la Résolution A23-17 de l'Assemblée et publié en 1984, pour être remplacé en 1992 par la première édition du Doc 9587. Le présent document met à jour la deuxième édition publiée en 1999 et contient de nouveaux éléments d'orientation mis au point par l'Organisation.

Contenu et structure

2. Les conclusions, décisions et éléments indicatifs repris dans le corps du document sont ceux qui, dans le domaine des aspects économiques de la réglementation du transport aérien international, ont été entérinés par l'Assemblée ou par le Conseil. Compte tenu de l'évolution de nombreuses réglementations, on s'est efforcé, dans ce document unique, de présenter un tableau complet de l'ensemble des politiques et éléments d'orientation pertinents formulés par l'OACI. Pour en faciliter la lecture et le renvoi aux références, le corps de la présente édition a été divisé en huit parties, chacune portant sur un grand domaine de la réglementation. Il incorpore également de nouveaux éléments d'orientation sur des questions émergentes, telles que la sécurité et la sûreté de l'aviation et la protection de l'environnement, qui ont aussi une incidence sur la réglementation des aspects économiques du transport aérien.

3. De plus, ce document comprend six appendices contenant des éléments indicatifs supplémentaires élaborés, pour la plupart, par un groupe d'experts ou par le Secrétariat et approuvés par le Secrétaire général. Les trois premiers appendices sont les mêmes que ceux de l'édition précédente, à savoir : l'Appendice 1 — Lignes directrices sur les services aériens non réguliers ; Appendice 2 — Éléments indicatifs sur les moyens d'éviter ou de résoudre les conflits au sujet de l'application des lois sur la concurrence au transport aérien international : et Appendice 3 — Mesures préférentielles pour les États en développement dans la réglementation économique du transport aérien international. Les trois nouveaux appendices sont : l'Appendice 4, qui présente les conclusions, les clauses types et les recommandations de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) ; l'Appendice 5, qui contient des modèles d'accord sur les services aériens de l'OACI (TASA) ; et l'Appendice 6, qui reproduit la Résolution A36-15 de l'Assemblée — Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien.

Sources et publications connexes

4. Ainsi qu'il ressort du présent document, les politiques de l'OACI dans le domaine du transport aérien découlent de certains articles de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, de l'Accord relatif au transport aérien international et des résolutions pertinentes de l'Assemblée. En octobre 1998, l'Assemblée a adopté la Résolution A32-17 afin de regrouper toutes ses résolutions antérieures relatives au transport aérien en une seule, qui constitue un énoncé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien. Cet énoncé récapitulatif est depuis mis à jour régulièrement dans les résolutions subséquentes de l'Assemblée, la plus récente étant la Résolution A36-15.

5. Par ailleurs, le présent document comprend aussi le texte pertinent d'autres résolutions de l'Assemblée (p. ex. sur la protection de l'environnement), ainsi que des résolutions, des déclarations et des décisions du Conseil ; des déclarations de conférences pertinentes de l'OACI ; des recommandations de cinq conférences mondiales de transport

aérien (1977, 1980, 1985, 1994 et 2003) que le Conseil a approuvées, ainsi que les recommandations pertinentes du Groupe d'experts sur le mécanisme d'établissement des tarifs aériens internationaux et du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (précédemment Groupe d'experts sur la réglementation des services de transport aérien) que le Conseil a entérinées.

6. Les publications ci-après donnent la base et les antécédents des conclusions et décisions figurant dans le présent document, ainsi que des éléments indicatifs additionnels :

Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)
Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 28 septembre 2007) (Doc 9902)
Rapport de la Conférence spéciale de transport aérien (Doc 9199)
Rapport de la deuxième Conférence de transport aérien (Doc 9297)
Rapport de la troisième Conférence de transport aérien (Doc 9470)
Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/4 – 1994) (Doc 9644)
*Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien (*ATConf/5 – 2003) (Doc 9819)

7. Le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) présente un intérêt particulier : rédigé par le Secrétariat à la demande du Conseil, il constitue un document de référence de base sur la réglementation économique du transport aérien international qui accompagne et complète le présent document. Il contient des textes descriptifs et analytiques sur les mécanismes et structures existants de la réglementation aux niveaux national, bilatéral et multilatéral, ainsi que sur certains règlements et questions clés.

8. Des éléments indicatifs concernant d'autres domaines particuliers de la réglementation du transport aérien international qui ne sont pas traités dans le présent document figurent dans les publications suivantes :

Économie et gestion des services d'aéroport et de navigation aérienne

Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082)
Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161)
Manuel sur l'économie des aéroports (Doc 9562)
Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne (Doc 7100)
Rapport sur les aspects financiers ainsi que les aspects organisationnels et gestionnels connexes liés à la fourniture et à l'exploitation du système mondial de navigation par satellite (GNSS) (Doc 9660)
Rapport de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (Doc 9764)

Facilitation

Annexe 9 — Facilitation
Affichages publics actualisables relatifs aux vols (Doc 9249)
Documents de voyage lisibles à la machine (Doc 9303)
Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes (Doc 9636)
Accès des personnes handicapées au transport aérien (Cir 274)
Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR) (Cir 309)

Imposition

Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632)

Protection de l'environnement

Orientations sur les redevances liées aux émissions des moteurs d'aviation et à la qualité de l'air locale (Doc 9884)
Orientations sur l'utilisation de l'échange de droits d'émission pour l'aviation (Doc 9885)

Révisions futures du présent document

9. La présente compilation comprend les conclusions et décisions de l'Assemblée et du Conseil en vigueur au 8 octobre 2004. En application de la Résolution A36-15 de l'Assemblée, qui entre autres demande au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs du présent document soient à jour et répondent bien aux besoins des États contractants, cette compilation sera mise à jour ou révisée de temps à autre en fonction des décisions futures de l'Assemblée et du Conseil.

———————

TABLE DES MATIÈRES

Page

Partie 1. Accords et dispositions de réglementation 1-1

A. Convention de Chicago 1-1
B. Accord relatif au transit des services aériens internationaux 1-2
C. Accord relatif au transport aérien international 1-7
D. Définition de l'expression « service aérien international régulier » 1-11
E. Politique générale de la réglementation économique 1-17
F. Participation et sauvegardes 1-29
G. Sécurité et sûreté de l'aviation 1-32

Partie 2. Propriété et exploitation conjointes des compagnies aériennes 2-1

A. Propriété et contrôle des compagnies aériennes 2-1
B. Organisations d'exploitation en commun et services en pool 2-4
C. Aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation 2-5

Partie 3. Réglementation de la capacité des compagnies aériennes 3-1

A. Clause type pour la méthode de la détermination préalable 3-1
B. Clause type pour la méthode du type Bermudes I 3-4
C. Clause type pour la méthode de la libre détermination 3-8
D. Capacité et ressources 3-12

Partie 4. Tarifs du transport aérien international de passagers et de fret 4-1

A. Résolution de l'Assemblée sur les tarifs 4-1
B. Clauses tarifaires des accords bilatéraux 4-2
C. Mécanismes multilatéraux d'établissement des tarifs aériens 4-21
D. Pratiques et procédures relatives à l'établissement des tarifs de transport aérien de passagers et de fret 4-23
E. Règles et conditions liées aux tarifs de transport régulier de passagers 4-25

Partie 5. Systèmes informatisés de réservation 5-1

A. Résolution de l'Assemblée sur des systèmes informatisés de réservation 5-1
B. Résolution du Conseil sur un Code de conduite de l'OACI concernant les SIR 5-2
C. Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation 5-3
D. Notes sur l'application du Code de conduite 5-10
E. Clauses types sur les systèmes informatisés de réservation 5-30

Partie 6. Questions commerciales intéressant les compagnies aériennes 6-1

A. Services d'escale 6-1
B. Conversion des devises et transfert des recettes 6-2

C. Paiement des dépenses locales 6-3
D. Personnel étranger et accès aux services locaux 6-4
E. Vente et commercialisation des produits des services aériens 6-4
F. Aspects du partage de codes intéressant le consommateur 6-5

Partie 7. Cadre de réglementation élargi 7-1

A. Commerce des services 7-1
B. Lois sur la concurrence 7-2
C. Protection de l'environnement 7-4
D. Imposition 7-30

Partie 8. Autres questions de réglementation 8-1

A. Enregistrement des accords et arrangements 8-1
B. Location, affrètement et banalisation d'aéronefs 8-2
C. Redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne 8-3
D. Aides et subventions des États 8-6
E. Poste aérienne internationale 8-7
F. Carburant d'aviation 8-7

Appendice 1. Lignes directrices sur les services aériens non réguliers A1-1

Appendice 2. Éléments indicatifs sur les moyens d'éviter ou de résoudre les conflits au sujet de l'application des lois sur la concurrence au transport aérien international A2-1

Appendice 3. Mesures préférentielles pour les États en développement dans la réglementation économique du transport aérien international A3-1

Appendice 4. Conclusions, clauses types et recommandations de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien A4-1

Appendice 5. Modèles d'accords OACI sur les services aériens A5-1

Appendice 6. Politiques de l'OACI dans le domaine du transport aérien A6-1

Partie 1

ACCORDS ET DISPOSITIONS DE RÉGLEMENTATION

A. CONVENTION DE CHICAGO

1.1 Certains articles de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) traitent de questions fondamentales relatives à l'échange de droits entre États dans le cadre de leur réglementation du transport aérien international. Les articles concernant la souveraineté, les droits des aéronefs n'assurant pas de services réguliers, les services aériens réguliers et le cabotage, ainsi que la définition du « service aérien », sont reproduits ci-après. Les articles 5, 6 et 96, alinéa a) de la Convention de Chicago ont été réexaminés par le Conseil en 1982, conformément à la Recommandation n^{o} 3 de la Conférence spéciale de transport aérien (SATC, 1977). Le Conseil a conclu qu'il n'était ni nécessaire ni indiqué d'y apporter des amendements. Les articles de la Convention qui concernent d'autres aspects de la réglementation économique figurent dans d'autres parties du présent document, sous les titres auxquels ils se rapportent.

Article premier

Souveraineté

Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

. . .

Article 5

Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier

Chaque État contractant convient que tous les aéronefs des autres États contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'État survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

Article 6

Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Article 7

Cabotage

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

. . .

Article 96

Aux fins de la présente Convention :

a) « Service aérien » signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises ;

. . .

B. ACCORD RELATIF AU TRANSIT DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

1.2 L'Acte final de la Conférence de l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) comprend notamment l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux qui prévoit un échange multilatéral de droits autres que de trafic pour les services réguliers. Le texte complet de l'Accord est reproduit ci-après. Au 1er mai 2007, 123 États contractants y étaient parties.

Les États qui, étant membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, signent le présent accord sur le transit des services aériens internationaux et y adhèrent, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Section 1

Chaque État contractant accorde aux autres États contractants, en ce qui concerne les services aériens internationaux réguliers, les libertés de l'air suivantes :

1) le droit de traverser son territoire sans atterrir ;

2) le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales.

Les droits visés à la présente section ne valent pas pour les aéroports utilisés à des fins militaires à l'exclusion de tout service aérien international régulier. Dans les zones où se déroulent des hostilités, ou les zones d'occupation militaire, et, en temps de guerre, sur les routes de ravitaillement conduisant à ces zones, l'exercice de ces droits est subordonné à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Section 2

L'exercice des droits précités doit être conforme aux dispositions de l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale et, lorsqu'elle entrera en vigueur, aux dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, tous deux faits à Chicago le 7 décembre 1944.

Section 3

Un État contractant qui accorde aux entreprises de transport aérien d'un autre État contractant le droit de faire escale pour des raisons non commerciales peut exiger que ces entreprises offrent un service commercial raisonnable aux points où ces escales sont effectuées.

Cette exigence ne doit entraîner aucune distinction entre les entreprises de transport aérien utilisant la même route, doit tenir compte de la capacité des aéronefs et être appliquée de manière à ne nuire ni à l'exploitation normale des services aériens internationaux intéressés, ni à l'exercice des droits ou à l'accomplissement des obligations d'aucun État contractant.

Section 4

Chaque État contractant peut, sous réserve des dispositions du présent accord,

1) désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et les aéroports pouvant être utilisés par ce service ;

2) imposer ou permettre que soient imposés à tout service aérien international des droits justes et raisonnables pour l'utilisation de ces aéroports et d'autres installations et services ; ces droits ne doivent pas excéder ceux que paieraient les aéronefs dudit État employés à des services internationaux analogues ; étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les droits imposés pour l'utilisation des aéroports et d'autres installations et services feront l'objet d'un examen par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, institué en vertu de la convention précitée ; ledit Conseil rédigera à ce sujet un rapport et des recommandations qui seront portés à l'attention de l'État ou des États intéressés.

Section 5

Chaque État contractant se réserve le droit de refuser à une entreprise de transport aérien d'un autre État un certificat ou une autorisation, ou de révoquer un certificat ou une autorisation, lorsqu'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété ainsi que le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par des ressortissants d'un État contractant, ou lorsqu'une entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois de l'État survolé ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent accord.

Article II

Section 1

Un État contractant qui estime qu'une mesure prise aux termes du présent accord par un autre État contractant entraîne à son égard une injustice ou un préjudice peut demander au Conseil d'examiner la situation. Le Conseil enquêtera alors sur la question et réunira les États intéressés aux fins de consultation. Si cette consultation ne permet pas de résoudre la difficulté, le Conseil pourra adresser aux États intéressés ses conclusions et ses recommandations. Le Conseil pourra par la suite, s'il est d'avis qu'un de ces États manque sans raison valable à prendre les mesures correctives qui s'imposent, recommander à l'Assemblée de l'Organisation précitée de suspendre les droits et privilèges conférés audit État contractant par le présent accord jusqu'à ce que cet État ait pris les mesures en question. L'Assemblée pourra, par un vote à la majorité des deux tiers, suspendre cet État contractant pour la durée qu'elle jugera nécessaire, ou jusqu'à ce que le Conseil ait constaté que les mesures correctives ont été prises par cet État.

Section 2

Si un désaccord entre deux ou plusieurs États contractants sur l'interprétation ou l'application du présent accord ne peut être réglé par voie de négociation, les dispositions du Chapitre XVIII de la convention précitée seront appliquées de la manière prévue audit chapitre pour le cas de désaccord sur l'interprétation ou l'application de ladite convention.

Article III

Le présent accord restera en vigueur pendant la même durée que la convention précitée ; toutefois, il reste entendu que tout État contractant partie au présent accord peut dénoncer celui-ci moyennant un préavis d'un an notifié au Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui informera immédiatement tous les autres États contractants de cette notification et de cette dénonciation.

Article IV

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention précitée, toute référence à cette convention dans le présent accord, autre que celle figurant à l'article II, section 2, et à l'article V, doit être considérée comme désignant l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale fait à Chicago le 7 décembre 1944 et toute référence à l'Organisation de l'aviation civile internationale, à l'Assemblée et au Conseil doit être considérée comme désignant l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale, l'Assemblée intérimaire et le Conseil intérimaire.

Article V

Aux fins du présent accord, le terme « territoire » a le sens indiqué à l'article 2 de la convention précitée.

Article VI

Les soussignés, délégués à la Conférence internationale de l'aviation civile réunie à Chicago le 1er novembre 1944, ont apposé leur signature au présent accord, étant entendu que chaque État au nom duquel l'Accord a été signé fera savoir, dès que possible, au Gouvernement des États-Unis si la signature donnée au nom dudit État constitue pour lui une adhésion et une obligation qui le lie.

Tout État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut adhérer au présent accord comme à une obligation qui le lie en notifiant son adhésion au Gouvernement des États-Unis, cette adhésion prenant effet à la date de réception de la notification par ledit gouvernement.

Le présent accord entrera en vigueur entre les États contractants à la date de l'adhésion de chacun d'eux. Il vaudra, par la suite, pour tout autre État qui notifiera son adhésion au Gouvernement des États-Unis, à partir de la date de réception de cette adhésion par ledit gouvernement. Le Gouvernement des États-Unis avisera tous les États qui auront signé le présent accord, ou y auront adhéré, de la date de chaque adhésion et de la date à laquelle l'Accord entrera en vigueur pour chacun des États qui y auront adhéré.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord au nom de leurs gouvernements respectifs, à la date figurant en regard de leur signature.

FAIT à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues anglaise, française et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington, D.C. Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui en délivrera des copies certifiées conformes aux gouvernements de tous les États qui signeront le présent accord ou qui y adhéreront.

1.3 À diverses reprises, l'Assemblée a invité instamment les États à ratifier l'Accord relatif au transit, cette invitation étant maintenant consacrée dans la politique permanente de l'Organisation énoncée dans la Résolution A36-15. La quatrième Conférence mondiale de transport aérien de 1994 (AT Conf/4) et la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de 2003 (AT Conf/5) ont recommandé pour leur part que les États cherchent à réaliser l'adhésion sur une base universelle à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux de même que sa mise en œuvre.

Résolution de l'Assemblée

A36-15: Appendice A, Section I (extraits)

. . .

L'Assemblée,

. . .

Considérant que l'exploitation saine et économique des services internationaux de transport aérien est un des objectifs de la Convention et qu'à cet égard l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux aide les États contractants qui sont déjà parties à cet accord à atteindre cet objectif,

. . .

2. *Prie instamment* les États contractants qui ne sont pas encore parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) d'envisager d'urgence de le devenir ;

. . .

10. *Demande* au Président du Conseil et au Secrétaire général de promouvoir l'adhésion universelle à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), ainsi que sa mise en application, et de prier instamment les États contractants de faire connaître au Secrétariat leurs intentions à l'égard de l'adhésion à cet accord.

Recommandation AT Conf/4
(extraits)

La Conférence :

1. Reconnaît

. . .

m) que l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux a apporté une importante contribution au développement de l'aviation civile au cours des 50 dernières années ;

. . .

3. Recommande

. . .

a) que les États, encouragés en cela par l'OACI, cherchent à réaliser l'adhésion sur une base universelle à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux de même que sa mise en œuvre ;

. . .

1.4 La troisième Conférence de transport aérien (AT Conf/3, 1985) a adopté deux recommandations ayant trait au survol, l'une relative à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, l'autre relative aux entraves au survol d'aéronefs civils effectuant des vols à destination et en provenance de pays enclavés.

Recommandation n^{o} 7 — AT Conf/3

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que les États contractants veillent à ce que le survol de leurs territoires soit permis sans discrimination, conformément aux obligations qu'ils ont contractées en adhérant à la Convention de Chicago et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux.

Recommandation n^{o} 8 — AT Conf/3

LA CONFÉRENCE

1. RECOMMANDE que le Conseil étudie les mesures propres à résoudre les problèmes particuliers portés à son attention en ce qui concerne les entraves au survol d'aéronefs civils effectuant des vols à destination et en provenance de pays enclavés.

2. RECOMMANDE que les États contractants n'imposent pas, sans nécessité, des entraves au survol de leurs territoires par des aéronefs civils effectuant des vols à destination ou en provenance de pays enclavés, étant donné les difficultés particulières que connaissent ces pays.

C. ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

1.5 L'Acte final de la Conférence de l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) comprend aussi l'Accord relatif au transport aérien international. Cet accord sur l'échange multilatéral de droits est entré en vigueur en 1945 à l'égard de 19 États, dont 8 qui l'ont ultérieurement dénoncé. Au 1er mai 2007, 11 États contractants y étaient parties. Son texte a été établi en anglais et aucune traduction n'a été officiellement adoptée. Les versions française, espagnole et russe ont été traduites par le Secrétariat de l'OACI.

En 1946 et 1947, l'Organisation provisoire de l'aviation civile (OPACI) s'est efforcée d'établir un accord multilatéral sur l'échange de droits de trafic et pour réglementer la capacité, les tarifs et la concurrence loyale. Cet accord aurait complété l'Accord relatif au transport aérien international. Ces efforts ont cependant été vains. Depuis lors, le transport aérien international est régi essentiellement par des accords bilatéraux conclus entre des paires d'États, même si le multilatéralisme dans les droits commerciaux demeure un objectif de l'Organisation. (La 3e Partie du Doc 9626 — *Manuel de réglementation du transport aérien international* — décrit plus en détail certains règlements multilatéraux.)

Les États qui, étant membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, signent le présent Accord sur le transport aérien international et y adhèrent, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Section 1

Chaque État contractant accorde aux autres États contractants, en ce qui concerne les services aériens internationaux réguliers, les libertés de l'air suivantes :

1) Le droit de traverser son territoire sans atterrir ;

2) Le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales ;

3) Le droit de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises embarqués sur le territoire de l'État dont l'aéronef possède la nationalité ;

4) Le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de l'État dont l'aéronef possède la nationalité ;

5) Le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre État contractant et le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre État contractant.

En ce qui concerne les droits prévus aux alinéas 3, 4 et 5 de la présente section, l'engagement de chaque État contractant ne vise que les services directs sur une route constituant un itinéraire raisonnablement direct, en provenance ou à destination du territoire métropolitain de l'État dont l'aéronef possède la nationalité.

Les droits visés à la présente section ne valent pas pour les aéroports utilisés à des fins militaires, à l'exclusion de tout service aérien international régulier. Dans les zones où se déroulent des hostilités, ou les zones d'occupation militaire et, en temps de guerre, sur les routes de ravitaillement conduisant à ces zones, l'exercice de ces droits est subordonné à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Section 2

L'exercice des droits précités doit être conforme aux dispositions de l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale et, lorsqu'elle entrera en vigueur, aux dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, tous deux faits à Chicago le 7 décembre 1944.

Section 3

Un État contractant qui accorde aux entreprises de transport aérien d'un autre État contractant le droit de faire escale pour des raisons non commerciales peut exiger que ces entreprises offrent un service commercial raisonnable aux points où ces escales sont effectuées.

Cette exigence ne doit entraîner aucune distinction entre les entreprises de transport aérien utilisant la même route, doit tenir compte de la capacité des aéronefs et être appliquée de manière à ne nuire ni à l'exploitation normale des services aériens internationaux intéressés ni à l'exercice des droits ou à l'accomplissement des obligations d'aucun État contractant.

Section 4

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier et des marchandises pour les transporter, moyennant rémunération, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorderait spécifiquement, avec le privilège de l'exclusivité, toute permission de cette nature à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État et à ne se faire octroyer une telle permission exclusive par aucun autre État.

Section 5

Chaque État contractant peut, sous réserve des dispositions du présent Accord,

1) Désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et les aéroports pouvant être utilisés par ce service ;

2) Imposer ou permettre que soient imposés à tout service aérien international des droits justes et raisonnables pour l'utilisation de ces aéroports et d'autres installations et services ; ces droits ne doivent pas excéder ceux que paieraient les aéronefs dudit État employés à des services internationaux analogues ; étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les droits imposés pour l'utilisation des aéroports et d'autres installations et services feront l'objet d'un examen par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale institué en vertu de la Convention précitée ; ledit Conseil rédigera à ce sujet un rapport et des recommandations qui seront portés à l'attention de l'État ou des États intéressés.

Section 6

Chaque État contractant se réserve le droit de refuser à une entreprise de transport aérien d'un autre État un certificat ou une autorisation, ou de révoquer un certificat ou une autorisation, lorsqu'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété ainsi que le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par des ressortissants d'un État contractant,

ou lorsqu'une entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois de l'État survolé ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

Article II

Section 1

Les États contractants conviennent que le présent Accord abroge toutes obligations ou ententes mutuelles incompatibles avec les termes dudit Accord et ils s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ou ententes. Tout État contractant qui assume des obligations incompatibles avec le présent Accord doit prendre sans délai les dispositions nécessaires pour s'en libérer. Si une entreprise de transport aérien d'un État contractant assume de telles obligations, l'État dont elle est ressortissante doit s'efforcer d'obtenir l'abrogation immédiate de ces obligations et, en tout cas, les faire abroger dès que cette abrogation est légalement possible après l'entrée en vigueur du présent Accord.

Section 2

Sous réserve des dispositions de la section précédente, tout État contractant peut conclure des arrangements compatibles avec le présent Accord au sujet de services aériens internationaux. Tout arrangement de ce genre doit être immédiatement enregistré au Conseil, qui le publie dès que possible.

Article III

Chaque État contractant s'engage à tenir pleinement compte, dans l'établissement et l'exploitation de services directs, des intérêts des autres États contractants afin de ne pas gêner indûment leurs services régionaux ou entraver le développement de leurs services directs.

Article IV

Section 1

Tout État contractant peut, en signant le présent Accord ou en y adhérant, refuser par une réserve, l'échange des droits et obligations visé à l'article premier, section 1, alinéa 5 ; il pourra à tout moment après son adhésion, renoncer auxdits droits et se dégager desdites obligations, en adressant au Conseil un préavis de six mois. Ledit État contractant pourra recevoir ces droits et souscrire à ces obligations, ou s'il y a lieu recouvrer ces droits et souscrire à nouveau à ces obligations, en adressant au Conseil un préavis de six mois. Aucun État contractant n'est tenu d'accorder l'un quelconque des droits visés audit alinéa à un État contractant qui n'est pas lié par les mêmes engagements.

Section 2

Un État contractant qui estime qu'une mesure prise aux termes du présent Accord par un autre État contractant entraîne à son égard une injustice ou un préjudice peut demander au Conseil d'examiner la situation. Le Conseil enquêtera alors sur la question et réunira les États intéressés aux fins de consultation. Si cette consultation ne permet pas de résoudre la difficulté, le Conseil pourra adresser aux États intéressés ses conclusions et ses recommandations. Le Conseil pourra, par la suite, s'il est d'avis qu'un de ces États manque sans raison valable à prendre les mesures correctives qui s'imposent, recommander à l'Assemblée de l'Organisation précitée de suspendre les droits et privilèges conférés audit

État contractant par le présent Accord jusqu'à ce que cet État ait pris les mesures en question. L'Assemblée pourra, par un vote à la majorité des deux tiers, suspendre cet État contractant pour la durée qu'elle jugera nécessaire, ou jusqu'à ce que le Conseil ait constaté que les mesures correctives ont été prises par cet État.

Section 3

Si un désaccord entre deux ou plusieurs États contractants sur l'interprétation ou l'application du présent Accord ne peut être réglé par voie de négociation, les dispositions du Chapitre XVIII de la Convention précitée seront appliquées de la manière prévue audit chapitre pour le cas de désaccord sur l'interprétation ou l'application de ladite Convention.

Article V

Le présent Accord restera en vigueur pendant la même durée que la Convention précitée ; toutefois, il reste entendu que tout État contractant partie au présent Accord peut dénoncer celui-ci moyennant un préavis d'un an notifié au Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui informera immédiatement tous les autres États contractants de cette notification et de cette dénonciation.

Article VI

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention précitée, toute référence à cette Convention dans le présent Accord, autre que celle figurant à l'article IV, section 3, et à l'article VII, doit être considérée comme désignant l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale fait à Chicago le 7 décembre 1944 et toute référence à l'Organisation de l'aviation civile internationale, à l'Assemblée et au Conseil doit être considérée comme désignant l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale, l'Assemblée intérimaire et le Conseil intérimaire.

Article VII

Aux fins du présent Accord, le terme « territoire » a le sens indiqué à l'article 2 de la Convention précitée.

Article VIII

Signature et adhésion

Les soussignés, délégués à la Conférence internationale de l'aviation civile, réunie à Chicago le 1er novembre 1944, ont apposé leur signature au présent Accord, étant entendu que chaque État au nom duquel l'Accord a été signé fera savoir dès que possible au Gouvernement des États-Unis si la signature donnée au nom dudit État constitue pour lui une adhésion et une obligation qui le lie.

Tout État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut adhérer au présent Accord comme à une obligation qui le lie en notifiant son adhésion au Gouvernement des États-Unis, cette adhésion prenant effet à la date de réception de la notification par ledit Gouvernement.

Le présent Accord entrera en vigueur entre les États contractants à la date de l'adhésion de chacun d'eux. Il vaudra par la suite, pour tout autre État qui notifiera son adhésion au Gouvernement des États-Unis, à partir de la date de réception de cette adhésion par ledit Gouvernement. Le Gouvernement des États-Unis avisera tous les États qui auront signé le présent Accord, ou y auront adhéré, de la date de chaque adhésion et de la date à laquelle l'Accord entrera en vigueur pour chacun des États qui y auront adhéré.

D. DÉFINITION DE L'EXPRESSION « SERVICE AÉRIEN INTERNATIONAL RÉGULIER »

1.6 En 1952, le Conseil a adopté une définition de l'expression « service aérien international régulier » afin d'aider les États à interpréter ou à appliquer les dispositions des articles 5 et 6 de la Convention. Cette définition comprenait également certaines notes sur son application ainsi qu'une analyse des droits conférés par l'article 5 de la Convention. En 1977, la Conférence spéciale de transport aérien a recommandé (Recommandation n° 3) que le Conseil examine la possibilité de réviser cette définition. Saisi de la question, le Groupe d'experts sur la réglementation des services de transport aérien a conclu qu'il n'était pas nécessaire de réviser la définition. Néanmoins, pour souligner la souplesse de la définition, le Groupe a proposé que les notes sur son application soient modifiées. La deuxième Conférence de transport aérien a accepté les conclusions du Groupe et la recommandation qu'elle a formulée à ce sujet a été entérinée ultérieurement par le Conseil. La définition, les notes révisées et l'analyse des droits sont reproduites ci-après.

En raison de l'évolution des compagnies aériennes et de l'adoption par certains États et certaines régions de politiques libérales, la distinction entre services aériens réguliers et vols non réguliers s'estompe progressivement. Dans le cas des vols entre États de l'Union européenne, le « troisième train de mesures » de libéralisation du transport aérien, approuvé en 1992, a de fait éliminé cette distinction (en autorisant les exploitants de vols non réguliers à exploiter des services réguliers et à vendre directement leurs produits au public).

Définition de l'expression « service aérien international régulier »

On entend par « service aérien international régulier » une suite de vols possédant chacune des caractéristiques ci-après :

a) ces vols sont accomplis à travers l'espace aérien de deux États ou plus ;

b) ils sont effectués par des aéronefs, en vue du transport de passagers, d'articles postaux ou de fret moyennant rémunération, de telle manière que chacun de ces vols soit accessible au public ;

c) ils sont exécutés afin d'acheminer le trafic entre deux ou plusieurs points qui restent les mêmes pour toute la suite de vols, soit

1) suivant un horaire publié, soit

2) avec une régularité ou une fréquence telle que cette suite constitue une série systématique évidente de vols.

Notes sur l'application de la définition

Généralités

1. Cette définition s'applique normalement à un service qui présente les caractéristiques suivantes :

a) le service fait partie d'un réseau international de services exécutés suivant un horaire publié ;

b) la demande conserve des chances raisonnables d'être satisfaite quel que soit le moment où elle s'exprime ;

c) en général, le service fonctionne quelles que soient les fluctuations à court terme de la charge payante ;

d) des possibilités d'arrêt intermédiaire et de correspondance intercompagnies sont offertes à l'utilisateur muni du billet ou de la lettre de transport aérien approprié, sous réserve de l'application de tout accord international pertinent.

2. Étant donné la nature des caractéristiques d'exploitation énoncées dans la définition et sous réserve des considérations ci-dessous (Note 6), les États peuvent également, s'ils le souhaitent, classer comme réguliers les services qui, par exemple, sont assurés :

a) en vertu d'un contrat d'affrètement conclu avec un ou plusieurs affréteurs, l'intention étant d'utiliser la capacité entière de l'avion ; et

b) d'une manière fréquente et régulière.

Effet cumulatif des éléments de la définition

3. Il importe de souligner que les principaux éléments de la définition ont un effet cumulatif. Autrement dit, si les vols d'une suite ne présentent qu'une ou deux des trois caractéristiques a), b) et c), ces vols ne peuvent être considérés comme un service aérien international régulier, sous réserve des dispositions de la Note 6 ci-dessous.

Sens de l'expression « suite de vols »

4. Un service aérien international régulier doit, en premier lieu, comporter une « suite de vols ». Un vol unique ne saurait donc constituer, en soi, un service aérien international régulier, bien qu'il puisse être un élément de ce service. La définition ne précise pas le nombre minimum de vols nécessaire pour constituer une « suite » dans le sens envisagé. Pour déterminer si une suite de vols constitue un service aérien international régulier, on peut y inclure tout vol répondant aux conditions énoncées dans la définition et en exclure tout vol ne remplissant pas ces mêmes conditions.

5. Lorsque l'existence d'un service aérien international régulier, au sens de la définition, est établie, tout vol complémentaire accessible au public et effectué dans le cadre dudit service, devient un élément de ce service. Cependant, aux termes de la définition, les vols « non payants » effectués par un exploitant commercial sont considérés comme non réguliers, même s'ils sont effectués dans le cadre d'un service aérien international régulier.

6. Il n'est pas spécifié dans la définition que tous les vols d'une suite constituant un service aérien international régulier doivent être effectués par un seul et même exploitant, car il est possible que plusieurs exploitants s'associent pour assurer un tel service. Néanmoins, il est stipulé dans la définition [alinéa c)], qu'un service aérien international régulier est constitué par une suite de vols « exécutés » d'une certaine façon, de telle sorte qu'un certain nombre de vols sans rapport avec eux et qui ne constituent pas une suite ne peuvent pas être considérés comme un service aérien international régulier.

Notion de « service de transport »

7. Pour qu'un service ait le caractère d'un service aérien international régulier au sens de la définition, il importe que l'aéronef utilisé effectue une suite de vols « en vue du transport de passagers, d'articles postaux ou de fret ». Il s'ensuit qu'une suite de vols exécutés à d'autres fins, telles que l'instruction ou l'épandage, ne saurait être considérée comme un service aérien international régulier, même si elle satisfait à toutes les autres conditions de la définition.

Accès du public à chaque vol

8. Pour constituer un service aérien international régulier, au sens de la définition, une suite de vols doit s'effectuer de telle façon que « chacun des vols soit accessible au public ». Il ne s'ensuit pas que tous les vols d'une série puissent être considérés comme non réguliers du seul fait que l'un de ces vols ne serait pas accessible au public. En effet, dans ce cas, il suffirait de ne pas tenir compte de ce vol et les autres vols pourraient former une suite constituant un service régulier (voir Note 2). Un service peut être considéré comme accessible au public en dépit de certaines restrictions tenant, par exemple, au délai de réservation, à la durée minimale du séjour, ou à l'obligation de s'adresser à un intermédiaire. Il incombera à chaque État contractant, à propos de chaque service présentant de telles caractéristiques, d'apprécier la portée de ces restrictions et de décider, si ces restrictions lui paraissent substantielles, qu'il s'agit d'un service non régulier (voir la note « Généralités » ci-dessus).

9. Le refus, de la part d'un exploitant d'un service aérien d'acheminer des catégories spéciales et restreintes de trafic n'empêche pas, en soi, de considérer ce service comme accessible au public, dans le sens envisagé par cet élément de la définition. De même, les restrictions que des gouvernements pourraient édicter en ce qui concerne les catégories de trafic que les services aériens internationaux sont autorisés à acheminer n'empêcheraient pas, en soi, de considérer ces services comme accessibles au public.

Analyse des droits conférés par l'article 5 de la Convention

Autorité conférant le droit (premier alinéa)

1. « Chaque État contractant »

Analyse : Chaque État agit, en l'occurrence, pour l'ensemble de son territoire, tel qu'il est défini à l'article 2.

Bénéficiaires du droit (premier alinéa)

2. « tous les aéronefs des autres États contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers »

Analyse :

a) L'article 3 exclut de cette catégorie les aéronefs d'État.

b) Par l'expression « aéronefs des autres États contractants » on entend les aéronefs immatriculés dans ces États et qui en ont par conséquent la nationalité (voir article 17). Les responsabilités qui incombent aux États contractants aux termes de la Convention, en ce qui concerne les aéronefs immatriculés sur leur territoire, telles que l'obligation d'appliquer les dispositions de l'article 12, demeurent inchangées, quelle que soit la nationalité du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef. Toutefois, dans le cas d'un aéronef assurant des transports commerciaux, l'État sur le territoire duquel s'effectuent des opérations d'embarquement ou de débarquement de passagers, de courrier ou de fret a le droit, conformément aux dispositions de l'article 5 (dernier alinéa), d'édicter certaines règles restrictives et peut donc, en vertu de ce droit, imposer, s'il le désire, des conditions relatives à la nationalité du propriétaire ou de l'exploitant dudit aéronef.

c) Par l'expression « qui n'assurent pas » on entend que ces aéronefs n'assurent pas de services internationaux réguliers au moment où le droit doit être exercé. Autrement dit, un aéronef qui n'est pas affecté en permanence à des services réguliers, peut se prévaloir de tout droit conféré par l'article 5, à condition qu'il n'assure pas de service régulier au moment où le droit doit être exercé.

d) La définition de l'expression « service aérien international régulier », adoptée par le Conseil et figurant dans le présent rapport, précise les cas dans lesquels, de l'avis du Conseil, un aéronef n'assure pas « de services aériens internationaux réguliers » et de ce fait, peut se prévaloir du droit défini ci-dessous.

Nature du droit

3. « le droit... de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales »

Analyse :

a) Ce droit s'étend aux trois catégories de vols ci-après :

1) entrée sur un territoire et survol de ce territoire sans arrêt ;

2) entrée sur un territoire et survol de ce territoire avec arrêt à des fins non commerciales ;

3) entrée sur un territoire, survol de ce territoire et arrêt final, à des fins non commerciales.

b) L'expression « arrêt à des fins non commerciales » devrait comprendre le cas d'arrêts comportant l'embarquement ou le débarquement de passagers ou de marchandises transportés sans rémunération ni en vertu d'un contrat de location. L'expression « escale non commerciale* » est définie à l'article 96 comme « un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier », sans qu'il soit fait de distinction entre le transport contre rémunération et le transport sans rémunération de passagers, de marchandises ou de courrier. Il résulte, cependant, de la structure même de l'article 5 que l'expression « pénétrer sur » (premier alinéa) s'applique à l'embarquement ou au débarquement de passagers ou de marchandises transportés sans rémunération. En effet, la seule dérogation au principe général consacré par l'article à cet égard a trait à l'embarquement ou au débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier transportés contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location (deuxième alinéa).

c) Un arrêt à des fins non commerciales ne doit pas être considéré comme un arrêt commercial, du seul fait que des passagers, du courrier ou du fret en transit sont débarqués temporairement, lorsque cet arrêt est nécessaire pour des motifs techniques ou pour des raisons de service.

Autorisation

4. « sans avoir à obtenir une autorisation préalable »

Analyse :

a) Par cette expression on entend que les aéronefs ont, en principe, le droit d'effectuer les vols énumérés en 3) a), sans avoir à demander une autorisation que l'État dont ils vont survoler le territoire peut, à son gré,

* N.D.T. — Le mot « escale » qui est employé dans le texte français de la Convention comme équivalent du mot anglais « stop » peut, dans certains cas, prêter à confusion. En effet, « escale » est généralement employé en français pour désigner un point d'arrêt, au cours d'un voyage par mer (ou par air) autre que le point d'arrivée. Or, le mot « stop » employé dans le texte anglais n'exclut pas ce point d'arrivée.

leur accorder ou leur refuser. Il est bien entendu qu'en règle générale, aucun document dénommé « autorisation » ou « permis » ne doit être exigé, même si ce document devait être délivré automatiquement sur demande. Toutefois, un préavis d'arrivée peut être exigé aux fins du contrôle de la circulation aérienne, du contrôle sanitaire, etc.

b) Toute règle générale, subordonnant à des négociations préalables l'utilisation d'itinéraires ou d'aérodromes, constituerait une infraction à cette clause. Le seul droit général qui soit conféré par la Convention en ce qui concerne la désignation des itinéraires et des aéroports (article 68), a trait aux services réguliers. L'absence de toute réserve générale de cette nature à l'article 5, ainsi que la présence dans ce même article d'une réserve particulière relative au survol de régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats, sont donc significatives.

Réserve à l'exercice du droit

5. « à condition que soient respectés les termes de la présente Convention »

Analyse :

a) Par cette réserve on entend que les aéronefs dont les droits sont analysés ici respectent les termes de la Convention lorsqu'ils accomplissent les vols au cours desquels ils désirent exercer ces droits. Toute infraction à certaines dispositions de la Convention dont se rendraient coupables, soit ces mêmes aéronefs en d'autres circonstances, soit d'autres aéronefs de même nationalité, soit les gouvernements dont ils relèvent, ne ferait pas jouer cette réserve.

b) Les principales dispositions de la Convention à respecter en l'occurrence semblent être les suivantes :

— Article 4 : Usage indu de l'aviation civile
— Article 8 : Aéronefs sans pilote
— Article 10 : Atterrissage sur un aéroport douanier
— Article 11 : Application des règlements de l'air
(clause finale, sur l'obligation pour les aéronefs de se conformer)
— Article 12 : Règles de l'air
— Article 13 : Règlements d'entrée et de congé
— Article 16 : Visite des aéronefs
— Article 18 : Double immatriculation
— Article 20 : Port des marques
— Chapitre V (en général) : Conditions à remplir en ce qui concerne les aéronefs
— Chapitre VI (en général) : Normes et pratiques recommandées internationales.

6. « sous réserve du droit pour l'État survolé d'exiger l'atterrissage. »

Analyse : Cette réserve confère expressément à chaque État contractant le droit d'exiger l'atterrissage de tout aéronef effectuant un vol non régulier et survolant une partie quelconque de son territoire. Ce droit est absolu, mais de l'avis du Conseil, son usage serait réservé à des cas particuliers et ne serait pas généralisé à tel point qu'il supprime, en fait, le droit, accordé aux aéronefs d'autres États contractants effectuant des vols non réguliers, de traverser en transit sans escale le territoire d'un État contractant.

7. « Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale. »

Analyse : C'est au gouvernement de chaque État qu'il incombe de désigner les régions de son territoire qui sont « inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats ». La définition de ces régions doit être rendue publique, comme l'est celle des zones interdites mentionnées à l'article 9, en spécifiant la nature des restrictions imposées. Ainsi, cette définition devrait-elle préciser si les aéronefs doivent 1) suivre un itinéraire donné ; 2) obtenir une autorisation ; 3) obtenir une autorisation et en plus, suivre un itinéraire donné. En effet, la réserve semble avoir un caractère cumulatif, malgré l'emploi de la conjonction disjonctive « ou ».

Bénéficiaires du privilège supplémentaire
(deuxième alinéa)

8. « Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location en dehors des services aériens internationaux réguliers »

Analyse : Par l'expression « contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location » on entend « contre toute rémunération que l'exploitant reçoit d'une autre personne, soit en espèces, soit sous toute autre forme, pour le transport effectué ».

Nature du privilège supplémentaire
(deuxième alinéa)

9. « ils auront aussi le privilège... d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier »

Analyse : L'adverbe « aussi » indique que ces aéronefs bénéficient à la fois du droit visé au premier alinéa de l'article 5 et du privilège conféré par le deuxième alinéa. En d'autres termes, ils ont, en premier lieu, un droit d'accès, de survol et d'arrêt à des fins non commerciales dont l'exercice n'est pas subordonné à la nécessité d'obtenir une autorisation préalable, ni aux « réglementations, conditions ou restrictions » mentionnées au deuxième alinéa. Ils ont, en outre, sous certaines réserves, le droit lors d'un arrêt, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier. Ici, également, il est manifeste que l'expression « des passagers, des marchandises ou du courrier » désigne des passagers, des marchandises et du courrier transportés contre rémunération.

Réserves au privilège supplémentaire

10. « sous réserve des dispositions de l'article 7 »

Analyse : Cette réserve signifie que rien dans l'article 5 n'a été intentionnellement prévu qui puisse gêner l'application des dispositions de l'article 7 relatives au cabotage.

11. « sous réserve du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables ».

Analyse :

a) Les « réglementations, conditions ou restrictions » peuvent se présenter, soit sous forme de règles permanentes, soit sous forme de décisions spéciales propres à chaque cas.

b) Le droit pour l'État d'imposer des réglementations, conditions ou restrictions comprend, entre autres, celui de subordonner à une autorisation expresse délivrée par lui, l'embarquement et le débarquement de passagers, de marchandises et de courrier sur son territoire, ou l'une quelconque de ces opérations.

c) Le droit pour l'État d'imposer des réglementations, conditions ou restrictions au transport aérien non régulier est absolu. Il doit être entendu, toutefois, que l'État ne fera pas de ce droit un usage tel que l'exploitation de cette importante forme de transport aérien devienne impossible ou non rentable.

E. POLITIQUE GÉNÉRALE DE LA RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

1.7 L'article 44 de la Convention de Chicago énonce les buts et objectifs de l'Organisation, dont certains se rapportent aussi à la réglementation économique du transport aérien international. De plus, l'Assemblée a adopté la Résolution A36-15 qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien ; certaines parties de cette résolution (l'Introduction et des extraits de son Appendice A) qui traitent de la réglementation économique en termes généraux sont reproduites ci-après, alors que d'autres (Appendices A, E, F et H) qui portent sur des aspects particuliers de la réglementation économique se trouvent dans d'autres sections du présent document, sous le titre auquel ils se rapportent. Le texte complet de la Résolution A36-15 figure dans le Doc 9902 — *Résolutions de l'Assemblée en vigueur*, ainsi qu'à l'Appendice 6 du présent document, par souci de commodité.

Article 44

Objectifs

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :

a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;

b) encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques ;

c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale ;

d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ;

e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable ;

f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international ;

g) éviter la discrimination entre États contractants ;

h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale ;

i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Résolution de l'Assemblée

A36-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien (extraits)

Introduction

L'Assemblée,

Considérant que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée, régulière, efficace, économique et harmonieuse et que l'un des objectifs de l'OACI est de promouvoir des principes et des arrangements de nature à permettre que des services de transport aérien international soient établis sur la base de l'égalité des possibilités, d'une exploitation saine et économique, du respect mutuel des droits des États et compte tenu de l'intérêt général,

Considérant que le transport aérien est un facteur important pour promouvoir et favoriser un développement économique soutenu aux niveaux national et international,

Considérant qu'il devient de plus en plus difficile, particulièrement pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires pour optimiser les possibilités et répondre aux défis inhérents au développement du transport aérien, et de faire face aux défis que constituent les demandes imposées au transport aérien,

Considérant que l'Organisation établit de façon continue des éléments d'orientation, des études et des statistiques sur le développement du transport aérien à l'intention des États contractants, que ces éléments, études et statistiques doivent être actualisés, pertinents et bien ciblés et qu'ils doivent être diffusés aux États contractants par les moyens les plus efficaces,

Considérant que les États contractants doivent fournir des données statistiques et d'autres renseignements exacts et factuels pour permettre à l'Organisation d'établir ces éléments d'orientation,

Considérant que l'Organisation s'oriente vers une gestion par objectif qui met l'accent plus sur la mise en œuvre que sur l'établissement de normes,

Considérant que les éléments d'orientation élaborés par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre ses Objectifs stratégiques doivent aider les États contractants à établir des politiques et des pratiques facilitant la mondialisation, la commercialisation et la libéralisation du transport aérien international,

Considérant qu'il est important que les États contractants participent aux travaux de l'Organisation dans le domaine du transport aérien,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, telle que cette politique existe à la clôture de la 36e session de l'Assemblée :

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international
Appendice B — Statistiques
Appendice C — Prévisions et planification économique
Appendice D — Facilitation
Appendice E — Imposition

Appendice F — Aéroports et services de navigation aérienne
Appendice G — Économie des transporteurs aériens
Appendice H — Poste aérienne ;

2. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte de cette politique et de l'élaboration qui continue d'en être faite par le Conseil, dans les documents mentionnés dans le présent exposé récapitulatif, et par le Secrétaire général, dans les manuels et les circulaires ;

3. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour remplir les obligations qui leur incombent aux termes de la Convention et des résolutions de l'Assemblée, pour seconder l'Organisation dans le domaine du transport aérien, et en particulier pour fournir de façon aussi complète et rapide que possible les renseignements statistiques ou autres demandés par l'Organisation pour ses études de transport aérien ;

4. *Demande* au Conseil d'attacher une importance particulière au problème du financement du développement des ressources humaines et techniques nécessaires pour assurer la meilleure contribution possible du transport aérien au bien-être économique et social des pays en développement ;

5. *Demande* au Conseil, lorsqu'il considère qu'il serait avantageux pour faciliter son travail sur toute question de transport aérien, de chercher à consulter des experts représentant les États contractants par les moyens les plus appropriés, y compris l'institution de groupes d'experts qualifiés faisant rapport au Comité du transport aérien, ou de groupes d'étude du Secrétariat, et des travaux par correspondance ou dans des réunions ;

6. *Demande* au Conseil de convoquer des conférences ou des réunions à l'échelon division, auxquelles tous les États contractants peuvent participer, comme principal moyen de faire progresser la solution des problèmes d'importance mondiale dans le domaine du transport aérien, lorsque de telles réunions sont justifiées par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et qu'il existe une possibilité réelle d'action constructive à leur sujet ;

7. *Demande* au Conseil de prévoir les ateliers, les séminaires et les autres réunions de ce genre qui pourraient être nécessaires afin de diffuser cette politique de transport aérien de l'OACI et les éléments d'orientation connexes à l'intention des États contractants et entre ces États ;

8. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif de la politique de transport aérien de l'OACI et d'aviser l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications ;

9. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-18.

Appendice A. Réglementation économique du transport aérien international

Section I. Accords et arrangements

L'Assemblée,

Considérant que les principes de base de la souveraineté, de l'équité et de l'égalité des possibilités, de la non-discrimination, de l'interdépendance, de l'harmonisation et de la coopération énoncés dans la Convention ont bien servi le transport aérien international et continuent à constituer la base de son développement futur,

Considérant que l'échange multilatéral des droits commerciaux le plus large possible reste un des buts de l'Organisation,

Considérant que, dans le cadre de la Convention, les États contractants ont de nombreux objectifs et politiques réglementaires divers tout en partageant l'objectif fondamental qu'est la participation, par la voie d'un engagement fiable et soutenu, au système de transport aérien international,

Considérant que l'exploitation saine et économique des services internationaux de transport aérien est un des objectifs de la Convention et qu'à cet égard l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux aide les États contractants qui sont déjà parties à cet accord à atteindre cet objectif,

Considérant qu'elle a de façon répétée souligné l'obligation qui incombe à chaque État contractant de se conformer aux dispositions de l'article 83 de la Convention en enregistrant dès que possible auprès du Conseil tous les arrangements relatifs à l'aviation civile internationale conformément au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI*,

Considérant que les retards indus et la non-conformité concernant l'enregistrement d'accords et d'arrangements aéronautiques sont à éviter, pour que l'on puisse disposer de renseignements exacts et complets sur la réglementation et assurer une plus grande transparence,

Considérant que l'établissement de tarifs de transport aérien international devrait être équitable, transparent et de nature à favoriser le développement satisfaisant des services aériens,

Considérant qu'il est nécessaire de s'adapter à l'évolution de la réglementation et de l'exploitation dans le domaine du transport aérien et que l'Organisation a élaboré des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien international, notamment des modèles de dispositions et d'accords sur les services aériens, que les États peuvent utiliser à leur convenance dans des accords bilatéraux ou régionaux,

1. *Réaffirme* le rôle de chef de file de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international et dans la facilitation d'une libéralisation ;

2. *Prie instamment* les États contractants qui ne sont pas encore parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) d'envisager d'urgence de le devenir ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants d'enregistrer à l'OACI les accords et arrangements de coopération relatifs à l'aviation civile internationale, conformément à l'article 83 de la Convention et au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI ;*

4. *Prie instamment* les États contractants de tenir le Conseil parfaitement au courant de tous problèmes importants résultant de l'application des accords ou arrangements de transport aérien ainsi que de tout développement réalisé ou prévu qui constituerait un progrès vers l'objectif qu'est l'échange multilatéral des droits commerciaux ;

5. *Demande* au Conseil de continuer de collaborer avec les organismes régionaux et sous-régionaux dans l'étude et le développement de mesures de coopération, notamment d'arrangements libéralisés, et de suivre de près les résultats de ces mesures, afin de déterminer si en temps opportun des mesures analogues ou autres devraient être recommandées aux États contractants en vue de leur application sur une base plus large ;

6. *Demande* au Conseil de poursuivre l'étude comparative et analytique des politiques et pratiques des États contractants et des entreprises de transport aérien en ce qui concerne les droits commerciaux ainsi que des dispositions des accords de services aériens, et d'informer tous les États contractants de tout fait nouveau relatif à la coopération internationale, y compris des arrangements libéralisés, dans le domaine des droits commerciaux ;

7. *Demande* au Conseil de garder à l'étude le mécanisme d'établissement des orientations de politique de l'Organisation concernant la réglementation du transport aérien international, et de le réviser ou de l'actualiser, au besoin ;

8. *Demande* au Conseil de revoir périodiquement le règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques, en vue de simplifier la procédure d'enregistrement ;

9. *Demande* au Secrétaire général de rappeler aux États contractants qu'il importe d'enregistrer sans tarder ces accords et arrangements, et d'apporter aux États contractants l'assistance dont ils peuvent avoir besoin pour enregistrer leurs accords et arrangements aéronautiques auprès du Conseil ;

10. *Demande* au Président du Conseil et au Secrétaire général de promouvoir l'adhésion universelle à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), ainsi que sa mise en application, et de prier instamment les États contractants de faire connaître au Secrétariat leurs intentions à l'égard de l'adhésion à cet accord.

. . .

Section V. Élaboration des orientations de politique

L'Assemblée,

Considérant les obligations internationales et les responsabilités qu'ont les gouvernements dans la réglementation de l'économie du transport aérien international,

Considérant que la libéralisation économique et l'évolution de l'industrie du transport aérien continueront à susciter des opportunités, des défis et des questions en ce qui concerne la réglementation du transport aérien international,

Considérant que l'Organisation a traité beaucoup des questions de réglementation et rassemblé des politiques et éléments indicatifs connexes,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte, dans leurs fonctions de réglementation, des politiques et éléments indicatifs élaborés par l'OACI concernant la réglementation économique du transport aérien international, tels que ceux qui sont contenus dans le Doc 9587 — *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ces politiques et éléments indicatifs soient à jour et répondent bien aux besoins des États contractants, et d'élaborer au besoin des orientations sur les questions émergentes d'intérêt général.

1.8 En 1994, la Conférence mondiale de transport aérien (AT Conf/4) sur la « Réglementation du transport aérien international : le présent et l'avenir » a examiné une compilation d'arrangements réglementaires proposés que le Secrétariat de l'OACI a établie avec l'aide du Groupe de spécialistes des futurs arrangements de réglementation (GEFRA). La Conférence a adopté une seule recommandation globale, reproduite ci-après, que le Conseil a approuvée en mars 1995. Des extraits de cette recommandation traitant de questions spécifiques figurent dans d'autres parties du présent document.

Recommandation de la Conférence mondiale de transport aérien de 1994

La Conférence :

1. *Reconnaît*

a) que, 50 ans après la signature de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (la Convention), le transport aérien international connaît une période de changement dynamique suite à l'intensification de la concurrence, à la transnationalisation des affaires, à la mondialisation de l'économie et à l'apparition de

groupements économiques régionaux, à la privatisation et à la libéralisation des industries de service, et à l'introduction de nouveaux arrangements commerciaux mondiaux pour les secteurs de service ;

b) que les principes de souveraineté, de non-discrimination, d'interdépendance, d'harmonisation et de coopération au niveau mondial auxquels souscrit la Convention ont bien servi le transport aérien international pendant 50 ans ;

c) que ces principes constituent la base à partir de laquelle pourront évoluer de nouvelles approches d'arrangements réglementaires entre les États contractants et parmi eux pour répondre aux changements internes et externes qui touchent le transport aérien international ;

d) que la sécurité est, et doit toujours être, d'une importance primordiale dans l'exploitation et le développement du transport aérien et qu'il faut constamment actualiser et appliquer les normes et pratiques concernant la sécurité ;

e) qu'indépendamment de tous futurs arrangements pour la réglementation économique du transport aérien international, la Convention impose aux États contractants la responsabilité de la conformité aux normes et pratiques concernant la sécurité et la sûreté ;

f) que, dans le cadre de la Convention, les États contractants ont de nombreux buts et politiques différents en matière de réglementation, mais partagent le même objectif fondamental de la participation entendue comme une présence fiable et soutenue dans le système de transport aérien international ;

g) que dans tout changement d'approche en ce qui concerne la réglementation du transport aérien international il faudrait accorder toute l'attention voulue à l'objectif de participation et :

1) au maintien de la sécurité, de la sûreté et de la rentabilité des activités des transporteurs aériens et des aéroports ;

2) à des relations commerciales et à des liaisons de communication efficaces et économiques ;

3) aux avantages socio-économiques généraux du transport aérien ;

4) aux contraintes liées à l'infrastructure aéroportuaire, à la capacité de l'espace aérien et aux considérations environnementales ;

5) à la disparité des niveaux de développement économique entre les États ;

6) à la nécessité d'une formation appropriée ;

7) aux intérêts de toutes les parties directement concernées par le transport aérien international, notamment les transporteurs aériens, les usagers, les aéroports, les intermédiaires de distribution et le personnel ;

h) que les intérêts et les besoins des pays en développement nécessitent une attention particulière dans tout futur arrangement de réglementation du transport aérien international, notamment en ce qui concerne l'accès aux ressources financières et à la technologie ;

i) que conformément au principe de souveraineté, chaque État déterminera son propre cheminement et son propre rythme de changement de la réglementation du transport aérien international, sur la base de l'égalité des chances et en empruntant les voies bilatérale, sous-régionale, régionale et/ou mondiale selon les circonstances ;

j) que les arrangements libéralisés au niveau sous-régional ou régional constituent des antécédents utiles pour ce qui est du contenu, du processus et de la structure du changement en matière de réglementation, et que ces antécédents devraient être communiqués aux États pour information ;

k) que le bilatéralisme et le multilatéralisme peuvent coexister et coexistent d'ailleurs et peuvent l'un et l'autre convenir à différentes approches de la réglementation du transport aérien international ;

l) que vu les disparités de situations économiques et concurrentielles, les perspectives à court terme d'un accord multilatéral mondial sur l'échange des droits de trafic sont inexistantes ;

m) que l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux a apporté une importante contribution au développement de l'aviation civile au cours des 50 dernières années ;

2. *Reconnaît en outre*

a) que dans le cadre défini ci-dessus et compte tenu des principes énoncés, en particulier aux alinéas b) et f) ci-dessus, le changement graduel, progressif, ordonné et protégé de la réglementation du transport aérien international en vue de l'accès au marché dans la réglementation du transport aérien international constitue un but général ;

b) que des mécanismes de sauvegarde adéquats feraient partie intégrante du processus général de libéralisation, avec comme point de départ le code de conduite et le mécanisme connexe de règlement des différends examiné par la conférence, mais qu'ils comprendraient des mesures préventives et seraient conçus pour protéger les intérêts de tous les États en vue d'assurer leur participation effective et soutenue au transport aérien international ;

c) que les droits existants doivent être respectés dans l'évolution des arrangements réglementaires futurs, bien que ce « principe de primauté » n'empêche pas la renégociation ni, si nécessaire, le « rééquilibrage » des accords sur les services aériens lorsque les parties en conviennent.

3. *Recommande*

a) que les États, encouragés en cela par l'OACI, cherchent à réaliser l'adhésion sur une base universelle à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux de même que sa mise en œuvre ;

b) que les États prennent dûment en considération dans leurs responsabilités en matière de réglementation économique ainsi que dans les relations du transport aérien international les conclusions de la conférence sur les sujets suivants :

1) propriété et contrôle des transporteurs aériens ;

2) aides et subventions des États ;

3) lois sur la concurrence ;

4) protection de l'environnement ;

5) taxes ;

6) services d'escale ;

7) conversion de devises et transfert des recettes ;

8) emploi de personnel étranger ;

9) vente et commercialisation des produits des services aériens ;

10) systèmes informatisés de réservation ;

c) que l'OACI, conformément aux buts et objectifs de l'article 44 de la Convention ainsi qu'à ses responsabilités mondiales, prenne, et soit réputée comme prenant des mesures effectives pour jouer un rôle prédominant dans le développement de la réglementation économique de l'aviation civile internationale ;

d) que l'OACI établisse des communications et une coopération efficaces avec la nouvelle Organisation mondiale du commerce, ainsi qu'avec d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales s'occupant de questions commerciales qui touchent le transport aérien international, afin d'assurer la protection voulue des besoins spéciaux du transport aérien international ;

e) que l'OACI continue d'attacher une haute priorité aux questions environnementales liées à l'aviation civile internationale ;

f) que l'OACI continue à promouvoir une formation appropriée à la réglementation du transport aérien international, notamment dans les domaines du droit aérien, de l'économie et de la gestion ;

g) que l'OACI continue à jouer son rôle pour faciliter l'évolution des arrangements futurs de réglementation du transport aérien international au niveau bilatéral, régional et mondial, en tenant compte à tout moment des intérêts de toutes les parties prenantes et de l'importance pour les États d'une participation effective au transport aérien international, et qu'elle mène des études et formule des recommandations sur une série de questions importantes, dont les suivantes :

1) développement et finalisation de l'arrangement concernant le mécanisme de sauvegarde et le « filet de sécurité » présenté à la conférence, et mesures préventives appropriées pour assurer le développement sûr et ordonné du transport aérien international et une concurrence équitable et effective ;

2) examen des critères traditionnels de propriété et de contrôle des transporteurs aériens, en vue de les élargir ;

3) incidences pour la réglementation du transport aérien international, des arrangements de partage de codes entre transporteurs aériens ;

4) examen du Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR), et élaboration d'une clause type sur les SIR destinée aux accords bilatéraux sur les services aériens ou aux arrangements multilatéraux, afin de garantir un accès juste et non discriminatoire à ces systèmes, y compris en ce qui concerne leur fourniture, et une distribution juste, transparente et non discriminatoire des produits des transporteurs aériens ;

5) développement, que ce soit au niveau bilatéral ou multilatéral, de certains arrangements réglementaires sur les questions de pratique commerciale en des structures plus formalisées ;

6) développement éventuel en des structures plus formalisées de certains arrangements réglementaires sur les droits « essentiels » du transport aérien international au niveau bilatéral ou multilatéral ;

7) modèle analytique pour évaluer les bénéfices nationaux nets du transport aérien international et, dans la mesure du possible, des approches réglementaires connexes ;

8) mesures préférentielles dans la réglementation économique du transport aérien international pour garantir la participation effective des pays en développement à ce mode de transport, au sujet desquelles un rapport devrait être présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;

h) que les États aident l'OACI à réaliser ces études.

1.9 La cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5), qui s'est tenue à Montréal du 24 au 28 mars 2003 sur le thème : « Défis et promesses de libéralisation », a porté sur une série de questions de réglementation dans le cadre du processus de libéralisation. La Conférence a adopté un ensemble de conclusions, de clauses types, de recommandations (qui figurent à l'Appendice 4 du présent document), ainsi qu'une Déclaration de principes généraux pour la libéralisation du transport aérien international, dont le continu est reproduit ci-après. La Conférence a permis d'élaborer un cadre général de politique et des lignes directrices pratiques permettant une libéralisation économique protégée, que les États pourraient appliquer à leur guise. Le Conseil a passé en revue les résultats de l'ATConf/5 en juin 2003 et a décidé de les transmettre aux États à titre indicatif.

ATConf/5 Déclaration de principes généraux pour la libéralisation du transport aérien international

La Conférence mondiale de transport aérien sur les défis et les promesses de la libéralisation, convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à son siège de Montréal du 24 au 28 mars 2003 et à laquelle ont participé 145 États et 26 organisations :

Rappelant les nobles buts du *Préambule* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago),

Consciente de l'importance du rôle du transport aérien international et de sa contribution au développement national et à l'économie mondiale,

Soulignant l'importance cruciale de la sécurité et de la sûreté du transport aérien international,

Notant les changements qu'a connus l'environnement réglementaire et opérationnel du transport aérien international depuis la quatrième Conférence mondiale de transport aérien de 1994 par suite du développement économique, de la mondialisation, de la libéralisation et de la privatisation, ainsi que la nécessité d'une évolution constante de la réglementation pour faciliter le changement d'ordre commercial dans l'industrie du transport aérien tout en assurant la poursuite du développement sûr et ordonné de l'aviation civile dans l'ensemble du monde,

Réaffirmant que les principes fondamentaux de souveraineté, d'égalité des chances et d'équité, de non-discrimination, d'interdépendance, d'harmonisation et de coopération énoncés dans la Convention de Chicago ont bien servi le transport aérien international et demeurent la base du développement futur de l'aviation civile internationale,

DÉCLARE que :

1. Principes de base

1.1 L'OACI et ses États contractants, en concertation avec le secteur du transport aérien et les autres parties prenantes de l'aviation civile, s'appliqueront à faire en sorte que le transport aérien international continue de se développer d'une manière qui :

a) assure des niveaux élevés de sécurité et de sûreté et les améliore ;

b) favorise la participation effective et durable de tous les États au transport aérien international et à ses bienfaits, en respectant la souveraineté nationale et l'égalité des chances ;

c) prenne en considération les différences de niveau de développement économique entre les États en maintenant le principe de la « communauté d'intérêts » et en instaurant des mesures préférentielles pour les pays en développement ;

d) procure des infrastructures de soutien adéquates à un prix raisonnable ;

e) facilite la mobilisation de ressources, particulièrement pour les pays en développement ;

f) permette la croissance sur une base économiquement durable, appuyée par l'adaptation de l'environnement réglementaire et opérationnel ;

g) contribue à limiter son incidence sur l'environnement ;

h) réponde aux attentes raisonnables des consommateurs et aux besoins de services publics, particulièrement sur les routes à faible trafic ou non rentables pour d'autres raisons ;

i) favorise l'efficacité et réduise au minimum les distorsions du marché ;

j) préserve adéquatement et efficacement une concurrence loyale ;

k) valorise la coopération et l'harmonisation aux niveaux sous-régional, régional et mondial ;

l) prenne dûment en considération les intérêts de toutes les parties directement concernées, notamment les transporteurs aériens et les autres exploitants, les usagers, les aéroports, les collectivités locales, le personnel ainsi que les prestataires de services de tourisme et de voyage ;

dans le but ultime de donner au transport aérien international autant de liberté économique que possible tout en respectant ses caractéristiques propres et en particulier la nécessité de normes élevées de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement.

2. Sécurité et sûreté

2.1 La sécurité et la sûreté doivent demeurer primordiales dans l'exploitation et le développement du transport aérien international et les États doivent accepter leur responsabilité première en matière de supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté, quels que soient les changements des dispositions de la réglementation économique.

2.2 Les États devraient coopérer pour assurer une supervision systématique de la sécurité et de la sûreté dans l'ensemble du monde eu égard aux obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago.

2.3 Les États devraient prendre en compte les incidences sur la sécurité et sur la sûreté des opérations transfrontalières faisant intervenir des arrangements de location d'aéronefs ou de partage de codes entre compagnies aériennes, ou d'autres arrangements similaires.

2.4 Les mesures de sécurité et de sûreté devraient êtres mises en œuvre de façon rationnelle sur le plan des coûts pour éviter d'imposer un fardeau excessif à l'aviation civile.

2.5 Dans la mesure du possible, les mesures de sûreté ne devraient pas perturber ni gêner le flux des passagers, des marchandises, de la poste ou des aéronefs.

2.6 La poursuite de la libéralisation économique doit se faire d'une manière qui garantisse que, pour toute exploitation d'aéronefs donnée, il y ait un centre de responsabilité clair, tant pour la sécurité que pour la sûreté, dans un État ou une autorité de réglementation désignée par cet État clairement définis.

3. Participation et durabilité

3.1 Tous les États partagent l'objectif fondamental d'une participation effective et durable au transport aérien international et à ses bienfaits, dans le respect de la souveraineté nationale et de l'égalité des chances.

3.2 Les États devraient mettre en place et maintenir des sauvegardes pour garantir la sécurité, la sûreté, la stabilité économique et la concurrence loyale.

3.3 Les États devraient faire en sorte que l'infrastructure nécessaire en matière d'aéroports et de services de navigation aérienne soit fournie à un prix raisonnable et de façon non discriminatoire.

3.4 Les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne devraient servir qu'à payer le coût de la fourniture des installations et services à l'aviation civile.

3.5 Les intérêts et les besoins des pays en développement devraient recevoir une attention spéciale, et des mesures préférentielles ainsi qu'un soutien financier peuvent être accordés.

3.6 La communauté aéronautique mondiale devrait continuer d'œuvrer à la promotion du développement du transport aérien dans le souci de la protection de l'environnement, en limitant les incidences du transport aérien de façon à établir une compatibilité maximale entre le progrès sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement.

4. Libéralisation

4.1 L'objectif de l'évolution constante de la réglementation est de créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie sans compromettre la sécurité et la sûreté et en respectant les normes sociales et les normes du travail.

4.2 Les États qui ne sont pas encore parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) devraient envisager d'urgence de le devenir.

4.3 La libéralisation devrait s'étayer sur l'application mondiale d'un régime uniforme et moderne de responsabilité des transporteurs, à savoir la Convention de Montréal de 1999.

4.4 Chaque État déterminera son propre cheminement et son propre rythme de changement de la réglementation du transport aérien international de manière souple et en empruntant les voies bilatérale, sous-régionale, régionale, plurilatérale ou mondiale selon les circonstances.

4.5 Les États devraient dans la mesure du possible libéraliser l'accès aux marchés du transport aérien international, l'accès des transporteurs aériens aux capitaux internationaux et la liberté pour ces transporteurs de mener leurs activités commerciales.

4.6 Les États devraient examiner la possibilité de faciliter les efforts d'autres États dans le sens d'une propriété et d'un contrôle transfrontaliers accrus des transporteurs aériens et/ou de la désignation des transporteurs aériens sur la base du principal établissement, sous réserve que soient maintenus une responsabilité et un contrôle clairs de la supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté.

4.7 Les États devraient examiner la possibilité de libéraliser de façon accélérée le traitement réglementaire des services internationaux de fret aérien, sous réserve que soient maintenus une responsabilité et un contrôle clairs de la supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté.

4.8 La transparence est un élément important pour promouvoir la croissance économique, la compétitivité et la stabilité financière aux niveaux national, régional et international, et elle renforce les bienfaits de la libéralisation.

4.9 Le secteur du transport aérien devrait continuer à être encouragé à améliorer les services fournis aux passagers et aux clients du fret aérien, ainsi qu'à élaborer et à appliquer des mesures appropriées pour protéger les intérêts des consommateurs.

5. Concurrence et coopération

5.1 L'instauration et l'application du droit sur la concurrence sont une protection importante pour une concurrence loyale à mesure que les États progressent vers un marché libéralisé.

5.2 La coopération entre les États facilite la libéralisation et prévient les conflits, spécialement en ce qui concerne les questions de politique ou de législation sur la concurrence et les conditions d'emploi intéressant le transport aérien international.

5.3 Les États devraient éviter de prendre des mesures unilatérales susceptibles de nuire au développement ordonné et harmonieux du transport aérien international, et veiller à ce que les politiques et les législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans qu'il soit dûment tenu compte de ses caractéristiques propres.

5.4 Dans le cas où des aides publiques au secteur du transport aérien sont justifiées, les États devraient agir de façon transparente et efficace pour que ces aides ne nuisent pas à la concurrence sur le marché ou ne conduisent à des résultats impossibles à soutenir, et pour qu'elles soient autant que possible temporaires.

5.5 Sous réserve du respect du droit applicable sur la concurrence, les États devraient continuer d'accepter l'existence de systèmes intercompagnies multilatéraux qui permettent aux États, aux transporteurs aériens, aux passagers et aux expéditeurs d'avoir accès à un réseau mondial de transport aérien de façon non discriminatoire.

6. Rôle de l'OACI

6.1 L'OACI devrait continuer de jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique et pour garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien international et la protection de l'environnement.

6.2 L'OACI devrait continuer à promouvoir une communication et une coopération efficaces avec les autres organisations intergouvernementales ou non gouvernementales que le transport aérien international concerne, afin d'harmoniser les efforts au niveau mondial et d'éviter qu'ils ne fassent double emploi.

6.3 Les États devraient étudier la possibilité de se servir des options de réglementation fournies par l'entremise de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international.

6.4 Les États devraient continuer à informer l'OACI des faits nouveaux dans le transport aérien international, notamment des arrangements libéralisés mis en place à divers niveaux, et à promouvoir, dans d'autres instances, une parfaite compréhension du mandat et du rôle de l'OACI.

1.10 La troisième Conférence de transport aérien (AT Conf/3) a adopté la recommandation ci-après par laquelle elle chargeait le Conseil de constituer, de publier et d'actualiser un recueil analytique des politiques adoptées par les organismes gouvernementaux régionaux de l'aviation civile dans le domaine de la réglementation du transport aérien.

Recommandation n° 2 — AT Conf/3

LA CONFÉRENCE

a) RECOMMANDE que le Conseil constitue, publie et actualise régulièrement un recueil analytique des politiques adoptées par les organismes gouvernementaux régionaux de l'aviation civile dans le domaine de la réglementation du transport aérien ;

b) RECOMMANDE que le Conseil suive les tendances des politiques régionales afin d'actualiser au besoin les lignes directrices pertinentes de l'OACI ;

c) RECOMMANDE que les organismes gouvernementaux régionaux de l'aviation civile, ainsi que les États assurent une coopération et une coordination entre eux afin que leurs politiques n'entravent pas le développement du transport aérien à l'échelle mondiale.

1.11 Pour faire suite à la recommandation qui précède, on a constitué un recueil analytique des politiques de trois organismes régionaux de l'aviation civile, à savoir : la CAFAC, la CEAC et la CLAC, que l'on a publié comme annexe aux précédentes éditions du présent document. Ces dernières années, on a assisté à une augmentation du nombre d'organismes régionaux dont les politiques et les activités concernent le transport aérien. Compte tenu de l'information disponible sur Internet, la présente édition fournit ci-dessous, à la place du recueil, la liste des sites officiels des organismes régionaux pertinents dans lesquels on peut trouver les politiques qu'appliquent actuellement ces organismes.

Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) : www.acac.org.ma
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) : www.afcac-cafac.sn/site_anglais/afcac_english.htm
Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) : www.ecac-ceac.org/
Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) : http://clacseclima.icao.int
Commission européenne : http://ec.europa.eu/transport/air_portal/

F. PARTICIPATION ET SAUVEGARDES

1.12 Donnant suite à la recommandation de la Conférence mondiale de transport aérien de 1994, le Conseil a confié au Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, qui avait été réactivé et élargi, un certain nombre de tâches qui appelaient un complément d'activité de la part de l'Organisation, notamment la formulation et la mise au point d'un mécanisme de sauvegarde et d'un « filet de sécurité ». Tenant compte de l'objectif fondamental de la participation par tous les États au transport aérien international et celui, général, d'une évolution graduelle, progressive, ordonnée et protégée vers l'accès au marché dans ses règlements, le groupe, à sa

neuvième réunion de février 1997, a formulé les trois recommandations ci-après qui traitent respectivement du mécanisme de sauvegarde (ATRP/9-1), du règlement des différends (ATRP/9-2) et des mesures de participation (ATRP/9-3). Le Conseil a approuvé ces recommandations en mai 1997 et il les a diffusées aux États, pour qu'ils s'en inspirent.

Recommandation ATRP/9-1 : Mécanisme de sauvegarde pour une concurrence loyale

LE GROUPE D'EXPERTS RECOMMANDE :

que les États qui souhaitent libéraliser les services aériens dans leurs relations bilatérales et multilatérales pourraient envisager de se mettre d'accord sur les types de pratiques concurrentielles d'un ou de plusieurs transporteurs qui seraient considérées comme déloyales, notamment en utilisant certains ou la totalité des éléments suivants comme caractérisant un comportement éventuellement déloyal méritant d'être examiné de plus près :

a) l'imposition de tarifs sur des routes à des niveaux qui sont globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent ;

b) l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessives ;

c) les pratiques en question sont appliquées durablement et pas seulement de manière temporaire ;

d) les pratiques en question ont une incidence économique importante sur un autre transporteur, ou lui causent de sérieux préjudices de nature économique ;

e) les pratiques en question traduisent une intention apparente, ou ont comme effet probable, de paralyser un autre transporteur, de l'exclure ou de le chasser du marché ;

f) un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route.

Recommandation ATRP/9-2 : Règlement des différends

LE GROUPE D'EXPERTS RECOMMANDE :

1) que les États désireux de libéraliser les services aériens dans leurs relations bilatérales ou régionales prévoient à leur discrétion, dans leurs arrangements, afin d'arbitrer ou de résoudre les différends relatifs à des pratiques concurrentielles présumées déloyales ou à un abus d'une position dominante, les éléments suivants pour un mécanisme de règlement des différends :

   a) une réunion de « haut niveau », jusqu'au niveau ministériel, que les parties pourraient utiliser lorsque les consultations n'aboutissent pas à la solution d'un différend concernant des pratiques compétitives prétendument déloyales ;

   b) prévoir un groupe de médiateurs ou d'experts sur le règlement des différends, à constituer sur la base d'une liste d'experts en aviation possédant les qualifications nécessaires, tenue par l'OACI. La détermination d'un Groupe d'experts sur le règlement des différends quant au fond d'un différend devrait de préférence être obligatoire pour les parties, mais sa décision quant à la réparation pourrait

constituer une recommandation. En outre, ce groupe d'experts devrait être en mesure d'apporter une aide provisoire dans le sens de celle prévue dans le mécanisme de règlement des différends présenté à la conférence mondiale de transport aérien, c'est-à-dire qu'une des parties en cause pourrait demander au groupe « de se prononcer d'abord sur la nécessité et le maintien d'un blocage ou d'un retour à la situation antérieure ; le plaignant pourrait être condamné aux dommages-intérêts lorsqu'un tel blocage ou retour est déclaré non justifié ». Les parties devraient cependant se mettre d'accord à l'avance, entre autres :

i) sur le mandat, les procédures, les principes directeurs ou les critères et les conditions de saisine du groupe d'experts sur le règlement des différends, (y compris sur le point de savoir si la saisine serait ouverte aux parties seulement ou également à des intérêts privés comme des compagnies aériennes), sans oublier l'objectif et la nécessité d'un processus simple, adapté et rapide ;

ii) sur la façon de mettre en œuvre une décision du groupe d'experts sur le règlement des différends ainsi que toute réparation qu'il pourrait établir ;

2) que l'OACI établisse et tienne à jour, aux fins du mécanisme ci-dessus, une liste d'experts en transport aérien qui pourraient agir en qualité de médiateurs ou de membres de groupes d'experts sur le règlement des différends.

Recommandation ATRP/9-3 : Mesures de participation

LE GROUPE D'EXPERTS RECOMMANDE :

1) que les États qui libéralisent les services aériens internationaux envisagent d'utiliser des mesures visant à garantir la participation effective et soutenue au transport aérien international en s'inspirant de la liste indicative ci-après de mesures potentielles :

a) *capacité* — partager la capacité en termes d'égalité des chances, pour inclure l'alignement sur une capacité plus élevée d'une ou plusieurs compagnies aériennes concurrentes ; permettre progressivement que le partage traditionnel 50/50 de la capacité, passe par exemple, à une proportion de 70/30 par étapes ; permettre des augmentations graduelles et mutuellement convenues de la capacité ; utiliser le coefficient de remplissage ou d'autres critères généraux de marché pour les augmentations automatiques de la capacité ; appliquer un système dans lequel la compagnie aérienne offrant la plus grande capacité ne peut augmenter cette capacité que dans la même proportion que la compagnie aérienne offrant une capacité moindre ; permettre l'exploitation de la capacité tout-cargo sur la base des prévisions de la demande ; établir une capacité saisonnière en fonction des prévisions de marché et réévaluer la capacité ainsi établie après les faits, en fonction de l'expérience acquise par les transporteurs aériens ; permettre aux compagnies aériennes de transférer la capacité entre services passagers et services de fret ; prévoir les exceptions aux limites de capacité convenues pour l'introduction de nouveaux aéronefs et les services saisonniers ; traiter le partage de code différemment des vols effectués par les aéronefs appartenant à un transporteur aux fins de l'établissement de la capacité ;

b) *tarifs* — application par les États ou leurs autorités de systèmes de tarifs souples pour renforcer la concurrence loyale et effective en permettant aux transporteurs aériens de répondre aux marchés du transport aérien ; permettre la souplesse des tarifs à l'intérieur de zones de tarification (bien qu'il soit reconnu que la mise en œuvre est compliquée) ; passer par étapes de la double approbation, au pays d'origine, à la double désapprobation ; ne pas réglementer certains tarifs, comme les tarifs de fret, les tarifs de classe supérieure et certains tarifs réduits ; permettre une variation fixe des niveaux de tarif ;

c) *accès au marché* — augmenter le nombre de compagnies aériennes désignées ; passer de la désignation simple à la désignation multiple ; octroyer des droits multilatéraux de troisième, quatrième et cinquième liberté dans un accord régional ; utiliser des formes d'accès au marché comme le partage de codes, les alliances, la location d'aéronefs avec équipage ; donner un « avantage » en ce qui concerne certains points de trafic critiques lorsque des restrictions à l'accès au marché sont levées ; prévoir une période de lancement protégée pour les nouveaux venus ; n'appliquer les restrictions au tonnage des aéronefs qu'aux services régionaux ; permettre l'exploitation unilatérale de compagnies aériennes de pays étrangers sans l'exploitation par un ou plusieurs transporteurs aériens nationaux ; lever les restrictions frappant les services régionaux ; exclure les droits de fret de toutes les restrictions ;

d) *divers* — faciliter les vols non réguliers pour les touristes étrangers sous réserve des règlements nationaux de l'État récepteur ; permettre la réalisation de services non réciproques et extrabilatéraux (y compris le cabotage et la cinquième liberté) à destination de villes sous-desservies ou sur des routes sous-desservies ; introduire progressivement et de façon coordonnée une réglementation plus souple dans les zones commerciales clés ; évaluer les résultats économiques des accords bilatéraux sur une base quantitative en tenant compte des circonstances du marché pour accroître la coopération, comme les alliances entre deux ou plusieurs compagnies aériennes desservant un État ; s'abstenir d'appliquer les dispositions bilatérales habituelles sur la propriété et le contrôle ;

2) que l'OACI, s'inspirant de l'expérience des États, tienne à jour la liste des mesures de participation et analyse, dans la mesure du possible, des exemples de leur utilisation par les États.

G. SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE L'AVIATION

1.13 Il existe un lien étroit entre la réglementation économique et la réglementation en matière de sécurité et de sûreté du transport aérien international. Les Conférences mondiales de transport aérien tenues en 1994 et 2003 ont reconnu que la sécurité et la sûreté devaient rester d'une importance primordiale dans le développement de l'aviation civile internationale, quels que soient les changements apportés aux arrangements réglementaires. À cet égard, l'OACI a élaboré des clauses types sur la sécurité et la sûreté que les États peuvent inclure dans leurs accords bilatéraux de transport aérien. Ces clauses types sont présentées ci-dessous avec les résolutions du Conseil correspondantes qui ont permis leur adoption.

Afin de s'attaquer aux questions de l'heure et de définir des stratégies mondiales pour le XXI^{e} siècle, l'OACI a organisé — respectivement en février 2002 et en mars 2006 — une Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, puis une Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation. Les déclarations de ces deux conférences sont reproduites ci-après.

SÉCURITÉ

RÉSOLUTION ADOPTÉE PAR LE CONSEIL DE L'OACI LE 13 JUIN 2001 RELATIVE À UNE CLAUSE TYPE SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Le Conseil,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant que l'article 37 de la Convention exige de chaque État contractant qu'il prête son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et pratiques relatifs à toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Considérant que les droits et obligations des États prévus par la Convention de Chicago et par les normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil de l'OACI au sujet de la sécurité de l'aviation pourraient être complétés et renforcés dans la coopération entre les États,

Considérant que les accords sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport international des passagers, des bagages, du fret et de la poste,

Considérant que les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords sur les services aériens,

Notant que rien n'empêche les États qui intègrent le modèle OACI de clause sur la sécurité dans leurs accords aéronautiques d'inclure des critères supplémentaires ou plus restrictifs, dont les parties conviennent qu'ils sont nécessaires pour évaluer la sécurité de l'exploitation d'un aéronef,

Prie instamment tous les États contractants d'insérer dans leurs accords sur les services aériens une clause relative à la sécurité de l'aviation ;

Recommande que les États contractants tiennent compte de la clause type sur la sécurité jointe à la présente résolution.

Pièce jointe à la Résolution du 13 juin 2001 du Conseil
CLAUSE TYPE OACI SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1. Chaque Partie peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie dans des domaines qui se rapportent aux installations et services aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à leur exploitation. De telles consultations auront lieu dans les trente jours suivant la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une des Parties découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans les domaines visés au paragraphe 1 qui satisfassent aux normes en vigueur conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), l'autre Partie sera informée de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer aux normes de l'OACI. L'autre Partie prendra alors les mesures correctives appropriées qui s'imposent dans un délai convenu.

3. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est convenu en outre que tout aéronef exploité par une compagnie aérienne d'une Partie ou en son nom, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une visite par les représentants autorisés de cette autre Partie, à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention de Chicago, l'objet de cette visite est de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef, les licences de son équipage et que l'équipement de l'aéronef et son état sont conformes aux normes en vigueur conformément à la Convention.

4. Lorsqu'une action immédiate est indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une compagnie aérienne, chacune des Parties se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie.

5. Toute mesure appliquée par une Partie en conformité avec le paragraphe 4 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

6. Concernant le paragraphe 2 ci-dessus, s'il est déterminé qu'une des Parties reste en situation de non-conformité aux normes de l'OACI après l'expiration des délais convenus, il conviendrait d'en aviser le Secrétaire général. Celui-ci devrait également être avisé de la résolution satisfaisante ultérieure de la situation.

DÉCLARATION DE LA CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION (Montréal, 20 – 22 mars 2006)

La Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation s'est tenue au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à Montréal, du 20 au 22 mars 2006.

Considérant que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et ses Annexes constituent le cadre essentiel nécessaire pour répondre aux besoins en matière de sécurité d'un système aéronautique mondial,

Considérant qu'ils ont une responsabilité collective à l'égard de la sécurité de l'aviation civile internationale,

Reconnaissant que le cadre de sécurité doit être exploité pleinement par toutes les parties prenantes et actualisé constamment pour rester efficace et efficient devant l'évolution de l'environnement réglementaire, économique et technique du XXI^{e} siècle,

Rappelant que la transparence et la mise en commun des renseignements sur la sécurité sont des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sûr,

Rappelant que la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences d'autres États est régie par l'article 33 de la Convention et les normes applicables,

Rappelant le rôle de l'OACI dans le règlement des différends,

Reconnaissant que la confiance mutuelle entre les États ainsi que la confiance du public dans la sécurité du transport aérien dépendent de l'accès à des renseignements adéquats sur la sécurité,

Reconnaissant que la sécurité est une responsabilité partagée, et qu'elle ne peut progresser à l'échelle mondiale qu'avec le leadership de l'OACI et des efforts de coopération et de collaboration coordonnés entre toutes les parties prenantes,

Reconnaissant que pour renforcer davantage la sécurité de l'aviation au sein des États et entre les États, il faut une approche coopérative et proactive de la sécurité qui détermine et gère les risques de sécurité,

Les Directeurs généraux de l'aviation civile,

1. *S'engagent* à renforcer le cadre mondial pour la sécurité de l'aviation :

   a) en mettant le plus tôt possible les renseignements pertinents sur la sécurité à la disposition des États, de toutes les autres parties prenantes de l'aviation et du public, ce qui comprend la divulgation dès que possible et, en tout état de cause, le 23 mars 2008 au plus tard, des informations sur les résultats de leur audit de supervision de la sécurité ;

   b) en assurant la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les SARP applicables, en s'assurant que les exploitants étrangers qui utilisent leur espace aérien sont adéquatement supervisés par leurs États respectifs et en prenant les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;

   c) en mettant en œuvre dans les plus brefs délais des systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation pour compléter le cadre réglementaire en place ;

d) en élaborant des solutions de sécurité viables, notamment la création ou le renforcement d'initiatives et d'organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité ;

e) en favorisant une culture juste ;

La Conférence,

2. *Demande* aux États de fonder la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences d'autres États sur des considérations de sécurité uniquement et non en vue d'obtenir un avantage commercial ;

3. *Demande* aux États, à l'OACI, à l'industrie et aux organismes donateurs d'orienter les ressources vers la mise en place de solutions viables en matière de supervision de la sécurité ;

4. *Demande* aux États, à l'OACI et à l'industrie d'appuyer la mise en œuvre coordonnée de systèmes de gestion de la sécurité ;

5. *Demande* à l'OACI :

a) d'élaborer et d'appuyer activement des mécanismes d'échange de renseignements qui permettent la libre circulation des renseignements sur la sécurité entre toutes les parties prenantes de l'aviation ;

b) d'élaborer, d'ici juin 2006, une stratégie pour communiquer efficacement les renseignements sur la sécurité au public ;

c) d'élaborer, au titre de l'article 21 de la Convention, un mécanisme pour mettre à disposition les renseignements sur l'immatriculation des aéronefs et les exploitants ;

d) d'élaborer des directives et des procédures pour vérifier les conditions de reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences, en application de l'article 33 de la Convention ;

e) d'étudier l'élaboration d'une nouvelle Annexe sur la supervision de la sécurité, l'évaluation de la sécurité et la gestion de la sécurité.

6. *Demande* aux États de démontrer leur volonté politique de remédier aux carences en matière de sécurité de l'aviation, ce qui comprend la création, s'il y a lieu, d'une autorité autonome de l'aviation civile qui est habilitée à veiller à l'efficacité de la supervision de la sécurité et qui est adéquatement financée à cette fin ;

7. *Demande* aux États et à l'industrie de coordonner étroitement avec l'OACI leurs initiatives en matière de sécurité afin de garantir des avantages optimaux pour la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale et de réduire le chevauchement des efforts.

SÛRETÉ

RÉSOLUTION ADOPTÉE PAR LE CONSEIL DE L'OACI LE 25 JUIN 1986 RELATIVE À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION POUR LES ACCORDS BILATÉRAUX SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

LE CONSEIL DE L'OACI,

CONSIDÉRANT que la menace continue d'actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale exige l'attention urgente et continue de l'Organisation et la pleine coopération de tous les États contractants afin de promouvoir la sécurité de l'aviation civile internationale,

CONSIDÉRANT que les droits et obligations des États prévus par les conventions internationales relatives à la sûreté de l'aviation et par les normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil de l'OACI au sujet de la sûreté de l'aviation, pourraient être complétés et renforcés dans la coopération bilatérale entre les États,

CONSIDÉRANT que les accords bilatéraux sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport international de passagers, des bagages, du fret et de la poste,

CONSIDÉRANT que les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords bilatéraux sur les services aériens,

CONSIDÉRANT que l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale contient une recommandation visant à ce que chaque État contractant insère dans ses accords bilatéraux sur le transport aérien une clause relative à la sûreté de l'aviation,

PRIE INSTAMMENT tous les États contractants d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation ;

RECOMMANDE que les États contractants tiennent compte de la clause type jointe à la présente résolution.

Pièce jointe à la Résolution du 25 juin 1986
CLAUSE TYPE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

Note.— Cette clause type a été rédigée pour servir éventuellement dans les accords bilatéraux sur les services aériens ; destinée uniquement à guider les États, elle n'a pas de caractère obligatoire et ne limite en aucune façon leur liberté contractuelle d'en étendre ou d'en limiter la portée, ou d'utiliser une formule différente.

ARTICLE « X »

(a) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

Note.— Les dispositions mentionnées dans la deuxième phase ne s'appliqueraient que si les États concernés sont Parties à ces conventions.

(b) Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

(c) Les Parties, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur

territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

(d) Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe c) ci-dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions à bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque partie contractante examine aussi avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

(e) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

DÉCLARATION DE LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (Montréal, 19 et 20 février 2002)

La Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à son siège à Montréal les 19 et 20 février 2002, et à laquelle ont participé les ministres et autres hauts responsables représentant 154 États et 24 organisations internationales,

Réaffirmant la condamnation de l'usage des aéronefs civils comme armes de destruction et des autres actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons,

Consciente de la nécessité de renforcer les mesures visant à prévenir tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile,

Soulignant le rôle vital que l'aviation civile joue dans le développement économique,

Soulignant que la sécurité et la sûreté sont des éléments fondamentaux en aviation civile qui doivent être examinés globalement,

Réaffirmant que les États sont responsables de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile, que les services de transport aérien et les services afférents soient assurés par des organismes gouvernementaux, autonomes ou privés,

Notant les améliorations importantes qui ont été apportées récemment à la sûreté de l'aviation dans un grand nombre d'États,

Reconnaissant qu'il est essentiel d'adopter une approche uniforme dans un système mondial pour assurer la sûreté de l'aviation dans le monde entier, et que des carences dans une partie quelconque de ce système constituent une menace pour l'ensemble du système mondial,

Affirmant qu'un système mondial de sûreté de l'aviation impose une responsabilité collective à tous les États,

Notant que les ressources supplémentaires qui seront nécessaires pour garantir le renforcement des mesures de sûreté de l'aviation pourront créer une charge financière excessive pour les ressources déjà limitées des pays en développement,

DÉCLARE son engagement à :

— obtenir la mise en œuvre intégrale des conventions multilatérales sur la sûreté de l'aviation, des normes et pratiques recommandées (SARP) et des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) de l'OACI ainsi que des résolutions de l'Assemblée et des décisions du Conseil de l'OACI concernant la sûreté et la sécurité de l'aviation ;

— appliquer dans les territoires nationaux des mesures supplémentaires de sûreté de l'aviation appropriées pour répondre au niveau de la menace ;

— favoriser la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation et harmoniser l'application des mesures de sûreté ;

— faire en sorte que les mesures de sûreté soient appliquées de façon aussi économique que possible pour éviter d'imposer un fardeau excessif à l'aviation civile ;

— faire en sorte que, dans la mesure du possible, les mesures de sûreté ne perturbent ni ne gênent la circulation des passagers, du fret, de la poste ou des aéronefs ;

— veiller à ce que les mesures de sûreté soient appliquées objectivement et sans discrimination fondée sur le sexe, la race, la religion ou la nationalité ;

— rehausser la qualité du fonctionnement des ressources humaines dans le domaine de la sûreté de l'aviation, notamment par une éducation et une formation soutenues ;

— rétablir la confiance du public dans le transport aérien et relancer cette industrie ;

APPUIE l'établissement d'un plan global de l'OACI appelé *Plan d'action pour la sûreté de l'aviation,* visant à renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde entier et concernant notamment :

— l'identification, l'analyse et l'élaboration d'une réponse globale efficace aux menaces nouvelles et émergentes, intégrant des mesures opportunes à prendre dans des domaines précis, y compris les aéroports, les aéronefs et les systèmes de contrôle de la circulation aérienne ;

— le renforcement des dispositions des Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* concernant la sûreté de l'aviation, au moyen de procédures accélérées lorsque cela se justifie et sous réserve de considérations globales de sécurité, notamment en premier lieu pour assurer la protection du poste de pilotage ;

— des audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de la sûreté de l'aviation pour évaluer la sûreté dans tous les États contractants au niveau national et, par échantillonnage, au niveau des aéroports de chaque État, dans le cadre du Mécanisme de sûreté de l'aviation de l'OACI ;

— une coordination et une cohérence étroites avec les programmes d'audits au niveau régional et sous-régional ;

— le traitement par l'OACI des résultats de ces audits d'une façon qui concilie confidentialité et transparence ;

— un programme de suivi et d'assistance permettant de remédier aux carences observées ;

DEMANDE au Conseil de l'OACI d'élaborer ce *Plan d'action* pour qu'il puisse être adopté au plus tard le 14 juin 2002 (date de clôture de la 166e session du Conseil) et mis en œuvre immédiatement après cette date ;

DEMANDE à tous les États membres de l'OACI et, selon le cas, aux organisations internationales intéressées, de participer pleinement et activement à la mise en œuvre du *Plan d'action* pour obtenir dès que possible des résultats concrets ;

DEMANDE aux États, aux organisations internationales et à l'industrie de l'aviation civile de fournir volontairement un financement et/ou une assistance en nature adéquats pour mettre en œuvre ce *Plan d'action,* aussi bien pour les activités de l'OACI que pour permettre aux États du monde entier de répondre de façon durable aux exigences du renforcement des mesures de sûreté.

———————

Partie 2

PROPRIÉTÉ ET EXPLOITATION CONJOINTES DES COMPAGNIES AÉRIENNES

A. PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE DES COMPAGNIES AÉRIENNES

2.1 La question de la propriété et de l'exploitation conjointes de services aériens internationaux a été examinée à la 16e session de l'Assemblée, qui a adopté la Résolution A16-33 à ce sujet. Pour atténuer le problème que cause à certains pays en développement la stricte application par d'autres États du critère traditionnel d'une participation substantielle à la propriété et d'un contrôle effectif des compagnies aériennes, l'Assemblée, à sa 24e session, a adopté la Résolution A24-12 qui mentionnait pour la première fois la notion de « communauté d'intérêts » dans la désignation des compagnies aériennes. Ces deux résolutions ont été insérées dans l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien qui constituait au départ la Résolution A32-17, laquelle a ensuite été remplacée par les Résolutions A33-19, A35-18 et A36-15. Des extraits pertinents sont reproduits ci-après.

Résolution de l'Assemblée

A36-15 : Section II, Appendice A (extraits)

L'Assemblée,

. . .

Considérant que la fourniture de services de transport aérien réguliers et fiables revêt une importance fondamentale pour le développement de l'économie d'un grand nombre d'États en développement, en particulier de ceux dont l'économie dépend du tourisme,

Considérant que la stricte application du critère d'une participation substantielle à la propriété et d'un contrôle effectif pour autoriser une compagnie aérienne à exercer des droits de route et autres droits de transport aérien pourrait priver un grand nombre d'États du droit à l'égalité et à l'équité des possibilités d'exploiter des services de transport aérien international et de tirer les avantages optimaux d'une telle exploitation,

Considérant que la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens pour l'accès aux marchés devraient être libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État, progressivement, de façon souple et avec un contrôle réglementaire effectif concernant en particulier la sécurité et la sûreté,

Considérant que l'élargissement ou une application souple des critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes pourrait aider à créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie, et contribuer aux objectifs de participation des États au processus de libéralisation, sans préjudice des obligations des États en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation,

Considérant que la réalisation d'objectifs de développement par de tels États est de plus en plus encouragée par des arrangements de coopération sous la forme de groupements économiques régionaux et par une coopération fonctionnelle qui symbolise l'affinité et la communauté d'intérêts existant entre États en développement qui appartiennent à de tels mouvements d'intégration économique régionale,

Considérant que l'exercice des droits de route et autres droits de transport aérien de l'État en développement faisant partie d'une telle communauté d'intérêts, par une compagnie aérienne appartenant substantiellement à un ou plusieurs autres États en développement, ou à leurs ressortissants, qui partagent les mêmes intérêts communautaires, ou effectivement sous leur contrôle, servira à promouvoir les intérêts susmentionnés des États en développement,

. . .

2. *Prie instamment* les États contractants d'accepter pareilles désignations et à autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou plusieurs États, en particulier des États en développement, appartenant au même groupe, dans des conditions qui leur soient mutuellement acceptables, y compris dans le cadre d'accords de transport aérien négociés ou à négocier entre les parties intéressées ;

3. *Prie instamment* les États contractants de reconnaître la notion de communauté d'intérêts dans le cadre de groupements économiques régionaux ou sous-régionaux comme base valide pour la désignation par un ou plusieurs États en développement d'une compagnie aérienne d'un ou plusieurs autres États en développement faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à ce ou ces autres États en développement ou à leurs ressortissants, ou est effectivement sous leur contrôle ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'envisager d'employer d'autres critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes, notamment ceux qu'a élaborés l'OACI, et d'adopter une attitude souple et positive pour faciliter les efforts d'autres États visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sans compromettre la sécurité ni la sûreté ;

5. *Invite* les États contractants ayant de l'expérience dans diverses formes d'exploitation conjointe de services aériens internationaux à faire parvenir de façon suivie au Conseil des renseignements complets sur leur expérience, afin que l'Organisation puisse disposer, dans ce domaine, de tous les renseignements qui pourraient être utiles aux États contractants ;

6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, de prêter toute l'assistance possible aux États contractants qui souhaiteraient participer à des groupements économiques régionaux ou sous-régionaux en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux ;

7. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, d'assister les États contractants qui prennent l'initiative de conclure directement entre eux des arrangements de propriété et d'exploitation conjointes de services aériens internationaux, ou dont les entreprises de transport aérien concluent de tels arrangements, et de communiquer promptement aux États des renseignements sur pareils arrangements de coopération.

2.2 La Conférence mondiale de transport aérien de 1994 (AT Conf/4) a formulé des recommandations sur dix arrangements réglementaires qui étaient proposés et elle a recommandé aux États de tenir dûment compte de ces arrangements lorsqu'ils s'acquittent de leurs responsabilités en matière de réglementation économique et dans leurs relations de transport aérien international. Les arrangements recommandés au sujet de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens sont reproduits ci-après. Les textes concernant d'autres arrangements figurent sous le titre approprié du présent document.

Les arrangements recommandés doivent pouvoir être appliqués dans un contexte bilatéral ou multilatéral (ou entre un groupe d'États et un ou plusieurs autres États « parties » à un arrangement). Des renseignements pertinents sur le contexte de ces arrangements figurent dans le rapport de la conférence (Doc 9644).

Arrangement réglementaire recommandé par la Conférence AT Conf/4

Les critères élargis prévoient que chaque partie à un accord de transport aérien pourrait s'attendre à ce qu'il soit permis à tout transporteur aérien qu'elle désigne d'utiliser l'accès au marché qui lui est accordé par une autre partie, et celle-ci prendrait cet engagement, à condition que le transporteur aérien :

a) soit et reste détenu substantiellement et contrôlé effectivement par des ressortissants d'un ou plusieurs États parties à un accord ou par une ou plusieurs des parties elles-mêmes ; ou

b) soit et reste détenu substantiellement et contrôlé effectivement par des ressortissants d'un ou plusieurs États qui ne sont pas nécessairement parties à l'accord en cause mais font partie d'un groupe prédéfini ayant une « communauté d'intérêts ».

Chaque transporteur aérien qui répond au nouveau critère indiqué en a) ou b) serait évidemment tenu aussi (comme c'est le cas actuellement pour les transporteurs aériens qui répondent au critère de propriété nationale et de contrôle effectif) de se conformer aux lois et règlements normalement appliqués au transport aérien international par la partie qui reçoit la désignation.

2.3 S'appuyant sur les travaux de la conférence à ce sujet et ayant en particulier à l'esprit les considérations pertinentes de sécurité et de caractère économique, le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien a formulé, à sa neuvième réunion de février 1997, la recommandation ci-après (ATRP/9-4) sur un élargissement plus poussé des critères traditionnels de propriété et de contrôle des compagnies aériennes. Le Conseil a approuvé cette recommandation en mai 1997 et il l'a transmise aux États, pour qu'ils s'en inspirent.

La cinquième Conférence mondiale de transport aérien de 2003 (ATConf/5) s'est aussi penchée sur la question de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. La Conférence a examiné et adopté une clause type en se fondant sur les critères alternatifs du principal établissement et du contrôle réglementaire effectif que peuvent choisir d'ajouter les États dans leurs accords sur les services aériens. La clause type, qui vient compléter d'autres options déjà élaborées par l'OACI, se trouve à l'Appendice 4 du présent document.

Recommandation ATRP/9-4

LE GROUPE D'EXPERTS RECOMMANDE :

que les États qui souhaitent accepter des critères élargis pour l'utilisation par les transporteurs aériens de l'accès au marché dans leurs accords bilatéraux et multilatéraux sur les services aériens, conviennent d'autoriser l'accès au marché pour un transporteur aérien désigné qui :

a) a son principal établissement et sa résidence permanente dans le territoire de l'État désignateur ;

b) a et maintient un lien solide avec l'État désignateur.

Pour juger de l'existence d'un lien solide, les États devraient tenir compte d'éléments comme les suivants : le transporteur aérien s'établit dans l'État désignateur, où il a une part importante de ses opérations et de ses dépenses en immobilisations concernant les installations physiques, où il paie un impôt sur le revenu et immatricule ses aéronefs, et où il emploie un nombre important de nationaux dans ses postes techniques, de gestion et d'exploitation.

Si un État estime qu'il a besoin de conditions ou d'exceptions concernant l'utilisation du critère du principal établissement et de la résidence permanente pour des raisons de sécurité nationale, des raisons stratégiques, économiques ou commerciales, cela devrait faire l'objet de négociations ou de consultations bilatérales ou multilatérales, selon le cas.

B. ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL

2.4 Trois articles de la Convention de Chicago traitent des organisations d'exploitation en commun et des services en pool.

Article 77

Organisations d'exploitation en commun autorisées

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs États contractants de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool sont soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil détermine les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

Article 78

Rôle du Conseil

Le Conseil peut suggérer aux États contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

Article 79

Participation aux organisations d'exploitation

Un État peut participer à des organisations d'exploitation en commun ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'État intéressé, être propriété d'État, en tout ou partie, ou propriété privée.

C. AÉRONEFS EXPLOITÉS PAR DES ORGANISMES INTERNATIONAUX D'EXPLOITATION

2.5 En 1967, le Conseil a adopté une résolution (avec trois appendices) qui prescrit la façon dont les dispositions de la Convention de Chicago s'appliquent aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

Résolution adoptée par le Conseil sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation

LE CONSEIL,

VU les dispositions de l'article 77 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* dont la dernière phrase est libellée comme suit : « Le Conseil déterminera les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation. »,

VU le rapport du Comité juridique à ce sujet (Doc 8704-LC/155, 22/9/67, Annexe C),

VU les conclusions du Comité juridique qui sont exprimées dans ledit rapport,

CONVENANT que les dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* peuvent, sans que celle-ci soit amendée, être rendues applicables, par détermination du Conseil, en vertu dudit article 77, aux aéronefs qui ne sont pas immatriculés sur une base nationale, tels les aéronefs faisant l'objet d'une « immatriculation commune » ou d'une « immatriculation internationale » (une définition de ces expressions figure en Appendice 1 ci-joint) sous réserve, toutefois, que certains critères fondamentaux, qui ont été établis par le Conseil, soient respectés,

ESTIMANT qu'une détermination faite par le Conseil conformément à l'article 77 de la Convention, et dans le champ d'application de cet article, suivant la procédure indiquée ci-après, lierait tous les États contractants et que, par conséquent dans le cas d'aéronefs qui font l'objet d'une immatriculation commune ou d'une immatriculation internationale et qui répondent aux critères fondamentaux qui ont été établis par le Conseil, les droits et obligations visés à la Convention s'appliqueraient comme dans le cas des aéronefs d'un État contractant immatriculés sur une base nationale,

DÉCIDE que le processus de détermination visé audit article 77 comprendra l'application des critères fondamentaux, qui ont été établis par le Conseil, à chaque plan d'immatriculation commune ou internationale dont il pourrait être saisi, avec des renseignements appropriés et précis concernant et exposant ce plan, par les États constituant l'organisme international d'exploitation en cause ;

DÉCIDE, quant à l'établissement des critères fondamentaux mentionnés dans les trois paragraphes précédents :

a) Dans les cas d'immatriculation commune, d'adopter les critères fondamentaux spécifiés dans la Partie I de l'Appendice 2 ci-joint ;

b) Dans les cas d'immatriculation internationale, d'être guidé par la Partie II de l'Appendice 2 ci-joint ;

NOTE à propos du processus de détermination précité que, encore que le Conseil soit libre d'en arriver à une détermination qu'il jugerait appropriée, dans le cas d'immatriculation commune décrit en Appendice 3 ci-joint, il devrait se poser peu de problèmes quant à l'observation des critères fondamentaux exposés en Appendice 2, Partie I, ci-joint et que, par conséquent, une détermination de la part du Conseil dans ces cas ou dans des cas similaires devrait être une simple formalité et pourrait être automatique ;

NOTE également que d'autres cas d'immatriculation commune et tous les cas d'immatriculation internationale pourraient nécessiter des méthodes différentes ;

DÉCIDE que, dès l'achèvement du processus de détermination, spécifié plus haut, d'un plan donné qui, de l'avis du Conseil, répondrait aux critères fondamentaux exposés en Appendice 2 ci-joint, les modalités d'application de la Convention concernant la nationalité des aéronefs seront les suivantes :

1. Dans le cas d'une immatriculation commune ou d'une immatriculation internationale, tous les aéronefs d'un organisme international d'exploitation donné porteront une marque commune, et non la marque de nationalité de quelque État que ce soit ; les dispositions de la Convention qui ont trait aux marques de nationalité (articles 12 et 20) et celles de l'Annexe 7 à la Convention s'appliqueront *mutatis mutandis* ;

2. Sans préjudice des droits des autres États contractants, ainsi qu'il est prévu dans le critère C présenté en Appendice 2 ci-joint et dans la Note 2 jointe à cet Appendice, chacun de ces aéronefs sera réputé avoir, aux fins de la Convention, la nationalité de chacun des États constituant l'organisme international d'exploitation ;

3. Aux fins d'application des articles 25 et 26 de la Convention, l'État qui tient le registre commun ou la partie correspondante dudit registre concernant un aéronef déterminé sera considéré comme étant l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé ; et

DÉCLARE

1. Que la présente résolution s'applique uniquement lorsque tous les États constituant l'organisme international d'exploitation sont et restent parties à la Convention de Chicago ;

2. Que la présente résolution ne s'applique pas au cas où un aéronef, encore qu'il soit exploité par un organisme international d'exploitation, est immatriculé sur une base nationale.

Appendice 1

Aux fins de la présente résolution

— l'expression « immatriculation commune » désigne un système d'immatriculation des aéronefs, selon lequel les États constituant un organisme international d'exploitation établiraient un registre autre qu'un registre national aux fins d'immatriculation commune des aéronefs qui seraient exploités par ledit organisme, et

— l'expression « immatriculation internationale » désigne les cas où les aéronefs qui seraient exploités par un organisme international d'exploitation seraient immatriculés, non sur une base nationale, mais par une organisation internationale dotée de la personnalité juridique, que ladite organisation internationale soit ou non composée des mêmes États que ceux qui constituent l'organisme international d'exploitation.

Appendice 2

Critères fondamentaux

Partie I — En cas d'*immatriculation commune* :

A. Les États constituant l'organisme international d'exploitation sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à l'État d'immatriculation.

B. Les États constituant l'organisme international d'exploitation identifieront parmi eux, pour chaque aéronef, un État approprié chargé de recevoir les représentations, qui pourraient être faites par d'autres États parties à la Convention de Chicago au sujet de cet aéronef, et de répondre à ces représentations. Il est procédé à cette identification, uniquement à des fins pratiques, sans préjudice de la responsabilité conjointe et solidaire des États parties à l'organisme, les obligations assumées par l'État ainsi identifié étant exercées en son propre nom et au nom de tous les autres États participants (voir également Note 1 ci-dessous).

C. L'exploitation des aéronefs dont il s'agit ne devra donner lieu à aucune discrimination au préjudice d'aéronefs immatriculés dans d'autres États contractants en ce qui concerne les dispositions de la Convention de Chicago (voir également Note 2 ci-dessous).

D. Les États constituant l'organisme international d'exploitation devront veiller à ce que leurs lois, règlements et procédures concernant les aéronefs et le personnel dudit organisme international, lorsqu'ils se livrent à la navigation aérienne internationale, répondent d'une manière uniforme aux obligations visées à la Convention de Chicago et à ses Annexes.

Partie II — En cas d'*immatriculation internationale* :

Le Conseil devra, lorsqu'il en arrivera à une détermination, être convaincu de ce que tout système d'immatriculation internationale conçu par les États constituant l'organisme international d'exploitation donne aux autres États membres de l'OACI des garanties suffisantes quant à l'observation des dispositions de la Convention de Chicago. À ce propos, les critères mentionnés en A, C et D ci-dessus seront applicables de toute façon, étant entendu que le Conseil pourra adopter des critères supplémentaires.

Note 1.— Quant à B ci-dessus, dans le cas d'une immatriculation commune, les fonctions qui incombent à l'État d'immatriculation en vertu de la Convention (en particulier, la délivrance de certificats d'immatriculation, et la délivrance et la validation de certificats de navigabilité et de licences du personnel de conduite) seront exercées par l'État qui tient le registre commun ou la partie correspondante dudit registre concernant un aéronef déterminé. De toute façon, ces fonctions seront exercées conjointement au nom de tous les États.

Note 2.— Le critère C ci-dessus et les articles ci-après de la Convention de Chicago appellent les observations suivantes :

— *Article 7 (Cabotage) : Le simple fait d'une immatriculation commune ou internationale, en vertu de l'article 77, n'aurait pas pour conséquence de constituer la zone géographique du Groupe multinational en zone de cabotage.*

— *Article 9 (Zones interdites) et article 15 (Redevances d'aéroports et droits similaires) : Le simple fait d'une immatriculation commune ou internationale, en vertu de l'article 77, n'affecte pas l'application de ces articles.*

— *Article 27 (Exemption de saisie pour contrefaçon de brevet) : Cet article prescrivant qu'un État donné devrait être partie non seulement à la Convention de Chicago, mais aussi à la Convention pour la protection de la propriété industrielle, il se pourrait, dans un cas d'espèce, que l'un ou l'autre des États constituant un organisme international d'exploitation ne soit pas partie à cette dernière Convention. En pareil cas, les intérêts de l'État dont il s'agit ne sont pas protégés par les dispositions de l'article 27.*

Appendice 3

En ce qui concerne la présente résolution, le Conseil, qui était saisi du plan d'immatriculation commune ci-après, a noté, par la même occasion, que d'autres plans seraient également possibles :

a) Les États constituant l'organisme international d'exploitation établiront un registre commun aux fins d'immatriculation des aéronefs qui seront exploités par ledit organisme. Le registre en question sera séparé et distinct de tout registre national que l'un quelconque de ces États peut tenir de la manière usuelle.

b) Le registre commun peut être indivis ou comporter différentes parties. Dans le premier cas, le registre sera tenu par l'un des États constituant l'organisme international. Dans le second cas, chaque partie sera tenue par l'un ou l'autre de ces États.

c) Un aéronef ne peut être immatriculé qu'une seule fois, à savoir dans le registre commun ou, s'il existe différentes parties, dans la partie du registre commun qui est tenue par un État donné.

d) Tous les aéronefs immatriculés dans le registre commun ou dans une partie de celui-ci porteront une marque commune, au lieu d'une marque nationale.

e) Les fonctions qui incombent à l'État d'immatriculation en vertu de la Convention de Chicago (par exemple, la délivrance des certificats d'immatriculation, des certificats de navigabilité ou des licences des membres d'équipage) seront exercés par l'État qui tient le registre commun ou par l'État qui tient la partie correspondante du registre. De toute façon, ces fonctions seront exercées conjointement au nom de tous les États.

f) Nonobstant l'alinéa e) ci-dessus, les responsabilités qui incombent à l'État d'immatriculation, eu égard aux différentes dispositions de la Convention de Chicago, seront des responsabilités conjointes et solidaires de tous les États qui constituent l'organisme international d'exploitation. Toute plainte d'autres États contractants sera acceptée par tous et chacun des États mentionnés.

Partie 3

RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES

3.1 À la suite de la Recommandation n° 4 de la Conférence spéciale de transport aérien (SATC 1977), voulant que le Conseil entreprenne certaines études concernant la réglementation de la capacité dans le transport aérien international, le Groupe d'experts sur la réglementation des services de transport aérien a élaboré, pour l'orientation des États, des clauses types, des critères, des objectifs et des lignes directrices correspondant aux différentes méthodes de réglementation de la capacité — la méthode de la « détermination préalable », la méthode « du type Bermudes I » et la méthode de la « libre détermination ». En 1981, le Conseil a communiqué ces éléments indicatifs aux États, afin qu'ils s'en inspirent. Ces clauses types figurent également dans les modèles d'accords sur les services aériens de l'OACI (TASA) que les États peuvent utiliser (voir l'Appendice 5 du présent document). Une description plus détaillée de la réglementation concernant la capacité figure à la 4e Partie, Chapitre 2 du Doc 9626 — *Manuel de réglementation du transport aérien international*.

A. CLAUSE TYPE POUR LA MÉTHODE DE LA DÉTERMINATION PRÉALABLE

1. La capacité totale qui sera offerte sur les services convenus par les compagnies aériennes désignées par les Parties contractantes sera convenue entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, ou approuvée par elles, avant le début de l'exploitation, et par la suite en fonction des besoins de trafic prévus.

2. Les services convenus qui seront exploités par les compagnies aériennes désignées par les Parties contractantes auront pour objectif premier d'offrir, avec des coefficients de remplissage raisonnables, une capacité suffisante pour répondre aux besoins de trafic entre les territoires des deux Parties contractantes.

3. Les deux Parties contractantes accorderont à la (aux) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) par chacune d'elles des possibilités équitables et égales d'exploiter les services convenus entre leurs territoires respectifs, de manière à réaliser l'égalité et à en tirer des avantages réciproques, en principe par un partage égal de la capacité totale entre les deux Parties.

4. Chacune des Parties contractantes et la (ou les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) par elle prendront en considération les intérêts de l'autre Partie contractante et ceux de la (ou des) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) par celle-ci, afin de ne pas affecter indûment les services assurés par lesdites compagnies.

5. Si, lors d'une révision, les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre sur la capacité à offrir sur les services convenus, la capacité que pourront offrir les compagnies aériennes désignées par les Parties contractantes ne dépassera pas la capacité totale (compte tenu des variations saisonnières) qu'il aura été convenu précédemment d'offrir.

Critères et lignes directrices applicables à la méthode de réglementation de la capacité fondée sur la détermination préalable

Critère A : Nécessité de lier étroitement la capacité à la demande, avec la souplesse voulue.

Lignes directrices

1. La détermination de la capacité consiste à préciser les types d'avions, la fréquence des services et, dans certains cas, le nombre de sièges et/ou la capacité de transport de fret, en volume ou en poids, qui peuvent être offerts.

2. La détermination de la demande (besoins de trafic) est faite de façon empirique en général, sur la base de statistiques relatives au trafic existant et de prévisions raisonnables concernant le trafic futur, compte tenu des conditions économiques et notamment des tarifs et autres éléments pertinents.

3. Pour que la capacité soit étroitement liée à la demande, il faut qu'elle soit offerte à un niveau qui permette de réaliser un coefficient de remplissage raisonnable, c'est-à-dire un coefficient qui :

a) permette à la demande de conserver des chances raisonnables d'être satisfaite, quel que soit le moment où elle s'exprime ;

b) assure un rendement économique raisonnable aux compagnies aériennes.

4. La souplesse voulue dans l'offre de capacité peut être obtenue par des moyens tels que les suivants :

a) étroite surveillance des coefficients de remplissage en vue de déceler les changements de la demande ;

b) consultations périodiques et ad hoc ;

c) facilitation de vols supplémentaires ou de secteurs supplémentaires, ou bien de l'offre temporaire de capacité par une compagnie aérienne pour le compte d'une autre compagnie aérienne participante, afin de faire face aux fluctuations à court terme de la demande.

5. La souplesse peut aussi être obtenue par l'établissement de critères objectifs dans le cadre desquels des augmentations limitées de la capacité seront approuvées, par exemple des augmentations ne dépassant pas une limite convenue, pourvu que les coefficients de remplissage pertinents au cours de la même période de l'année précédente aient atteint un niveau convenu.

Critère B : La capacité offerte doit être régie principalement par la demande de trafic entre les territoires des deux Parties contractantes.

Lignes directrices

1. Dans de nombreux cas, le trafic autre que le trafic acheminé entre les territoires des deux Parties contractantes est généralement considéré comme complémentaire uniquement, mais dans certains cas, il peut revêtir une importance considérable pour les consommateurs et les compagnies aériennes intéressées.

2. En ce qui concerne la fourniture d'une capacité supplémentaire pour ce trafic, il faudrait tenir compte de ce qui suit, selon les circonstances :

a) l'équilibre général qui doit être réalisé par tout accord bilatéral ;

b) les différences fondamentales qui peuvent exister entre les besoins de trafic « au-delà » des territoires en cause et les besoins de trafic « intermédiaire » ;

c) les besoins de l'exploitation des services qui se poursuivent au-delà des points situés sur les territoires des États contractants et les besoins de trafic dans la région traversée par le service, compte tenu des nécessités des services locaux et régionaux.

3. Dans un grand nombre de cas, il se peut que la capacité supplémentaire fournie pour ce trafic ne soit pas justifiée, car la capacité fournie pour le trafic acheminé entre les territoires des deux Parties contractantes peut être suffisante pour répondre également aux autres besoins de trafic.

Critère C : Nécessité d'assurer de façon efficace aux transporteurs des deux pays en cause l'égalité et les avantages réciproques.

Lignes directrices

1. En général, l'égalité et les avantages réciproques sont liés à l'équilibre général de l'accord bilatéral et peuvent être assurés de façon efficace au moyen de mesures telles que celles qui sont indiquées en 4 du critère A ci-dessus.

2. La réglementation de la capacité visant à réaliser l'égalité et les avantages réciproques doit tenir compte de facteurs comme les suivants :

a) types d'avions et fréquences des vols exploités par les transporteurs ;

b) caractéristiques des routes exploitées dans le cadre de l'accord par les transporteurs.

Critère D : Nécessité de favoriser le développement et l'expansion du transport aérien sur des bases économiques saines et dans l'intérêt général.

Lignes directrices

1. Ce critère qui revêt un caractère général et fondamental est normalement exprimé dans le préambule des accords et non dans des clauses particulières.

2. L'« intérêt général » comprend trois éléments principaux : l'industrie du transport aérien, les usagers du transport aérien et d'autres intérêts nationaux.

3. La capacité devrait être offerte à un niveau qui :

a) permette à la demande de conserver des chances raisonnables d'être satisfaite, quel que soit le moment où elle s'exprime ;

b) assure un rendement économique raisonnable aux transporteurs ;

c) permette d'éviter le « dumping » de capacité ;

d) soit établi d'une façon qui présente le plus de commodité possible pour le public.

Critère E : Nécessité d'adapter le volume de trafic à la capacité des aéroports et des voies aériennes, de faire un usage efficace des ressources humaines et physiques (et, en particulier, du carburant), et de protéger l'environnement contre les nuisances causées par le bruit et la pollution de l'air.

Lignes directrices

Ces critères revêtent une grande importance, qui va croissant, et peuvent être exprimés le mieux dans le préambule des accords. Toutefois, il peut être nécessaire d'échelonner l'offre de capacité de manière à faire un usage efficace des aéroports et des voies aériennes, d'économiser les ressources par une optimisation des coefficients de remplissage, et de réduire au minimum les nuisances causées à l'environnement. Ces exigences doivent parfois être conciliées avec celles qui sont liées au critère A ci-dessus.

Critère F : Nécessité d'harmoniser la capacité offerte sur les vols non réguliers et sur les services réguliers avec la demande totale.

Lignes directrices

1. Lorsque certains vols, notamment les vols d'affrètement « programmés » ou « régularisés », sont classés comme services réguliers par les deux Parties contractantes, il peut être nécessaire de prendre des mesures spéciales pour désigner les transporteurs et routes en cause d'une manière telle que la capacité offerte puisse être réglementée en même temps que celle qui est offerte par les autres services réguliers.

2. Afin de disposer des données nécessaires à l'harmonisation des capacités, les États pourront convenir d'échanger toute information utile sur le niveau de la capacité offerte par les services aériens non réguliers.

B. CLAUSE TYPE POUR LA MÉTHODE DU TYPE BERMUDES I

1. Les installations et services de transport aérien mis à la disposition des voyageurs devront répondre étroitement aux besoins du public en matière de transport aérien.

2. La ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante auront des possibilités équitables et égales (de livrer concurrence) (d'exploiter des vols) sur toute route désignée entre les territoires des deux Parties contractantes.

3. Chaque Partie contractante prendra en considération les intérêts des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment leur possibilité d'offrir les services faisant l'objet du présent Accord.

4. Les services assurés par une compagnie aérienne désignée en vertu des dispositions du présent Accord auront pour but essentiel de fournir une capacité de transport suffisante pour répondre aux demandes de trafic entre le pays dont ladite compagnie est ressortissante et le pays de destination finale du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur ces services du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers en un ou plusieurs points des routes indiquées dans le présent Accord sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné du transport aérien international auxquels souscrivent les deux Parties contractantes et sera soumis au principe général selon lequel la capacité doit être en rapport avec :

a) les besoins de trafic entre les pays d'origine et les pays de destination ;

b) les exigences de l'exploitation des services qui se poursuivent au-delà de points situés sur le territoire des Parties contractantes ;

c) les besoins de trafic de la région traversée, par la compagnie aérienne, compte tenu des services locaux et régionaux.

5. Des consultations entre les Parties contractantes seront organisées chaque fois qu'une Partie contractante demandera que la capacité offerte dans le cadre de l'Accord soit revue, afin d'assurer l'application des principes de l'Accord qui régissent l'exploitation des services.

Remarques liminaires relatives à l'analyse de la méthode du type Bermudes I

1. Selon la méthode de réglementation de la capacité du type Bermudes I, les gouvernements énoncent les principes que les compagnies aériennes devront suivre en matière de capacité, mais ils laissent à chaque compagnie la liberté de déterminer, tout en respectant lesdits principes, sa propre capacité sur la base de son analyse des besoins du marché.

2. La capacité exploitée sur les routes convenues est soumise à un examen a posteriori auquel les gouvernements procèdent dans le cadre de leurs consultations. Les consultations entre gouvernements, qui sont prévues aussi habituellement par d'autres types d'accords, font partie intégrante, par leur caractère a posteriori, de la méthode du type Bermudes I et peuvent devenir indispensables pour répondre aux critères et objectifs de réglementation de la capacité que les gouvernements pourront déterminer.

3. Les gouvernements peuvent décider d'adopter des mesures qui assureront le fonctionnement efficace du mécanisme d'examen a posteriori, s'il devient nécessaire d'y avoir recours. De telles mesures peuvent consister notamment à :

a) instituer un système d'échange de données statistiques pertinentes ;

b) établir, si possible, une interprétation commune des facteurs essentiels relatifs à l'application des principes de réglementation de la capacité prévus par l'accord et à l'évaluation de la capacité qu'il faut effectivement offrir ;

c) échanger des renseignements au sujet des facteurs qui influent sur la position compétitive des compagnies aériennes, notamment au sujet de l'accès aux installations et services et des règles et usages des gouvernements en ce qui concerne l'exploitation et les activités commerciales des compagnies aériennes.

4. Les dispositions que les gouvernements prendront par suite de l'examen a posteriori et qui influeront sur l'offre de capacité ne seront appliquées très probablement que dans la mesure nécessaire pour remédier aux défectuosités constatées par les gouvernements, à moins que ceux-ci n'en décident autrement.

5. Dans le cas où l'une des Parties contractantes continue de percevoir une imperfection dans le rapport entre la capacité et la demande, et où les Parties n'arrivent pas à s'entendre sur des mesures correctives, la Partie qui n'est pas satisfaite dispose, entre autres, des options suivantes :

a) accepter la situation de fait qui en résulte ;

b) accepter toutes méthodes de réglementation de la capacité qui auraient été préalablement convenues pour les cas de désaccord ;

c) arbitrage ou autres méthodes de règlement des différends, s'il y a lieu ; ou

d) signification d'un avis de résiliation de l'accord bilatéral.

Critères, objectifs et lignes directrices pour la méthode de réglementation de la capacité du type Bermudes I

Critère A : Nécessité de lier étroitement la capacité à la demande, avec la souplesse voulue.

OBJECTIFS CONNEXES : éviter les excédents de capacité de transport aérien avec le gaspillage de ressources humaines et matérielles, notamment de combustible fossile, qu'ils entraînent ; éviter le « dumping » de capacité.

Lignes directrices

1. La capacité est déterminée par les compagnies aériennes qui sont tenues de se conformer aux principes de réglementation de la capacité convenus entre les deux gouvernements.

2. La demande (besoins de trafic) est en général déterminée par les compagnies aériennes de façon empirique sur la base de statistiques relatives au trafic existant et de prévisions raisonnables du trafic futur, compte tenu des conditions économiques et notamment des tarifs et autres éléments pertinents.

3. Pour que la capacité soit étroitement liée à la demande, il faut qu'elle soit offerte à un niveau qui permette de réaliser un coefficient de remplissage raisonnable, c'est-à-dire un coefficient qui :

a) permette à la demande de conserver des chances raisonnables d'être satisfaite, quel que soit le moment où elle s'exprime ;

b) assure un rendement économique raisonnable aux compagnies aériennes.

4. La souplesse voulue dans l'offre de capacité peut être obtenue par les compagnies aériennes par des moyens tels que les suivants :

a) étroite surveillance des coefficients de remplissage en vue de déceler les changements de la demande ;

b) ajustement des programmes à bref délai (et, notamment, changement des types d'avions et des itinéraires utilisés sur les routes convenues), conformément aux principes convenus sur la capacité ;

c) offre de vols supplémentaires ou de secteurs supplémentaires, selon les besoins, conformément aux principes convenus sur la capacité.

Critère B : La nécessité d'offrir la capacité devrait être régie principalement par la demande de trafic entre les territoires des deux Parties contractantes.

OBJECTIFS CONNEXES : assurer des possibilités équitables et égales de concurrence ; protéger les intérêts du transporteur national.

Lignes directrices

1. La clause d'origine relative à la capacité de l'Accord Bermudes I dispose que le but essentiel des services assurés par chaque entreprise de transport aérien désignée est de fournir « une capacité de transport correspondant aux demandes de trafic entre le pays dont l'entreprise a la nationalité et le pays de destination finale », ce qui comprend, mais sans y être limité, la demande de trafic entre les territoires des deux Parties contractantes.

2. Cette différence perd son importance pratique dans les cas où les routes ne font pas intervenir de pays tiers. Dans les autres cas, si l'on veut tenir pleinement compte du critère B, on peut accorder la préférence aux formules élaborées dans les accords du type Bermudes I conclus par plusieurs pays après 1946 et où les mots « entre les territoires des Parties contractantes » remplacent le libellé d'origine de l'Accord des Bermudes.

3. En général, dans les clauses de capacité des accords du type Bermudes I, l'embarquement et le débarquement du trafic de pays tiers en un point ou des points spécifiés dans les accords relatifs aux routes sont complémentaires et assujettis aux « principes généraux de développement ordonné du transport aérien international » et au « principe général selon lequel la capacité doit être en rapport avec :

a) les besoins de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic ;

b) les exigences de l'exploitation des services qui se poursuivent au-delà de points situés sur le territoire des Parties contractantes ;

c) les besoins de trafic de la région traversée par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux ».

Critère C : Nécessité d'assurer de façon efficace aux transporteurs des deux pays en cause l'égalité et des avantages réciproques.

OBJECTIFS CONNEXES : assurer des possibilités équitables et égales de concurrence ; protéger les intérêts du transporteur national ; partager d'une façon équitable le trafic à acheminer.

Lignes directrices

1. Les clauses de capacité du type Bermudes I disposent que la ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante auront des possibilités équitables et égales d'exploiter des vols sur toute route convenue entre les territoires des deux Parties contractantes et que chaque Partie contractante prendra en considération les intérêts des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment leur possibilité d'offrir les services faisant l'objet de l'Accord.

2. En général, l'égalité et les avantages réciproques sont liés à l'équilibre général de l'accord bilatéral et leur réalisation efficace dépend notamment :

a) des types d'avions, de la fréquence des vols, des itinéraires et de la commercialisation des services, qui seront décidés par les compagnies elles-mêmes ;

b) des caractéristiques des routes convenues par les gouvernements ;

c) de la position compétitive relative des compagnies ;

d) des facteurs qui peuvent affecter la concurrence, notamment les règles et usages des deux Parties contractantes au sujet de questions telles que l'accès aux aéroports, aux installations et services aéronautiques, au carburant, les règles nationales qui régissent les activités commerciales des compagnies aériennes, les transferts de fonds et, d'une manière générale, les pratiques loyales de concurrence et d'exploitation.

Critère D : Nécessité de favoriser le développement et l'expansion du transport aérien sur des bases économiques saines et dans l'intérêt général.

OBJECTIFS CONNEXES : offrir au consommateur un bon service à des prix raisonnables ; permettre aux transporteurs d'obtenir un rendement économique raisonnable ; protéger les intérêts du transporteur national.

Lignes directrices

1. Ce critère qui revêt un caractère général et fondamental est normalement exprimé dans le préambule des accords et non dans des clauses particulières.

2. L'« intérêt général » comprend trois éléments principaux : l'industrie du transport aérien, les usagers du transport aérien et d'autres intérêts nationaux.

3. La capacité devrait être offerte à un niveau qui :

a) permette à la demande de conserver des chances raisonnables d'être satisfaite, quel que soit le moment où elle s'exprime ;

b) assure un rendement économique raisonnable aux transporteurs ;

c) permette d'éviter le « dumping » de capacité ;

d) soit établi d'une façon qui présente le plus de commodité possible pour le public.

Critères E, F, G : Nécessité d'adapter le volume de trafic à la capacité des aéroports et des voies aériennes, de faire un usage efficace des ressources humaines et physiques (et, en particulier, du carburant), et de protéger l'environnement contre les nuisances causées par le bruit et la pollution de l'air.

OBJECTIFS CONNEXES : éviter des excédents de capacité de transport aérien, avec le gaspillage de ressources humaines et matérielles, notamment de combustible fossile, qu'ils entraînent ; protéger l'environnement.

Lignes directrices

Ces critères revêtent une grande importance, qui va croissant, et peuvent être exprimés le mieux dans le préambule des accords. Pour y satisfaire, il peut être nécessaire de gérer l'offre de capacité de manière à faire un usage efficace des aéroports et des voies aériennes, d'économiser les ressources par une optimisation des coefficients de remplissage, et de réduire au minimum les nuisances causées à l'environnement. Ces exigences doivent parfois être conciliées avec celles qui sont liées au critère A ci-dessus.

Critère H : Nécessité d'harmoniser la capacité offerte sur les vols non réguliers et sur les services réguliers avec la demande totale.

OBJECTIF CONNEXE : harmoniser la réglementation des activités de transport régulier et des activités de transport non régulier sur un même marché.

Lignes directrices

1. L'harmonisation de la capacité offerte sur les vols non réguliers et sur les services réguliers n'était pas perçue comme un besoin à l'époque où les premiers accords du type Bermudes I ont été négociés. Toutefois, il est possible de rechercher cette harmonisation soit unilatéralement, par des mesures prises en vertu de l'article 5 de la Convention de Chicago, soit, si les Parties contractantes le désirent, dans le cadre des accords du type Bermudes I, en rendant les clauses relatives à la capacité applicables aux vols non à la capacité des vols non réguliers, et en échangeant des renseignements pertinents, et notamment des renseignements sur la capacité et le trafic dans ces deux catégories d'activités.

2. Si les deux Parties contractantes décident de classer certains vols, en particulier les vols d'affrètement dits « programmés » ou « régularisés », dans la catégorie des services réguliers, il peut être dans certains cas nécessaire d'apporter des modifications aux accords qu'elles ont conclus, par exemple à la clause de capacité, afin de réaliser une harmonisation dans la façon de traiter la capacité offerte par chaque catégorie d'activité.

C. CLAUSE TYPE POUR LA MÉTHODE DE LA LIBRE DÉTERMINATION

1. Chacune des Parties contractantes offrira aux compagnies aériennes désignées par les deux Parties contractantes des possibilités équitables et égales de se livrer concurrence en exploitant les services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie prendra, dans les limites de sa compétence, les mesures appropriées pour supprimer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale qui nuit à la position compétitive des compagnies aériennes de l'autre Partie.

3. 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'avions exploités par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie, sauf dans la mesure où les besoins de la douane, ou bien des considérations d'ordre technique ou opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient et ce dans des conditions uniformes compatibles avec l'article 15 de la Convention.

4. Aucune des Parties n'imposera aux compagnies aériennes désignées par l'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 acheminé par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie, qui ne serait pas conforme aux objectifs du présent Accord.

5. Aucune des Parties n'exigera que les compagnies aériennes de l'autre Partie déposent, aux fins d'approbation, leurs horaires, programmes de vol d'affrètement, ou plans opérationnels, sauf dans la mesure où l'application sur une base non discriminatoire de conditions uniformes (comme le prévoit le paragraphe 3 du présent article) l'exigerait, ou dans les cas spécifiquement autorisés dans une annexe au présent Accord. Si l'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 par l'autre Partie.

Remarques liminaires relatives à l'analyse de la méthode de la libre détermination

1. Selon la méthode de la libre détermination, les gouvernements conviennent de renoncer à exercer un contrôle direct sur la capacité et d'interdire explicitement toute limitation unilatérale de la capacité, de la fréquence des vols ou des types d'avions, si ce n'est pour des raisons de douane, de technique, d'exploitation ou d'environnement, dans des conditions uniformes compatibles avec l'article 15 de la Convention.

2. Les accords prévoyant la libre détermination ne contiennent aucune disposition spécifique sur la relation entre la capacité et la demande car les Parties s'en remettent, pour réaliser les ajustements nécessaires, aux mesures que prennent les compagnies aériennes en établissant des prix compétitifs et en adaptant leurs programmes de manière à répondre aux forces qui s'exercent sur le marché. Il se peut que ce mécanisme soit moins efficace lorsque le libre jeu des forces du marché est entravé ou empêché.

3. Les gouvernements peuvent influencer de façon indirecte les décisions des compagnies aériennes qui touchent la relation entre la capacité et la demande en évitant que le libre jeu de la concurrence sur le marché soit empêché ou entravé.

4. Les gouvernements peuvent aussi influencer indirectement la détermination de la capacité par les compagnies aériennes par des dispositions figurant dans d'autres articles, telles que les dispositions relatives à la désignation, à l'établissement des prix, à l'affrètement et aux consultations.

5. Les accords prévoyant une libre détermination proscrivent habituellement toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale, comme les pratiques prédatoires en matière d'établissement des prix, de telles pratiques pouvant faire l'objet de consultations en vue de leur suppression.

6. Le libre jeu des forces du marché, qui est supposé être le contexte nécessaire pour la méthode de la libre détermination, permet que les compagnies aériennes, dans des limites largement définies, fixent leurs propres tarifs. Dans ces conditions, l'établissement des programmes cesse d'être la seule technique majeure de concurrence dont disposent les compagnies.

7. Dans ces accords, les Parties contractantes se fondent sur l'hypothèse que le libre jeu des forces du marché assurera le développement et l'expansion du transport aérien sur des bases économiques saines et dans l'intérêt général. L'intérêt général met probablement moins d'accent que les autres méthodes sur le maintien de la viabilité de leurs transporteurs sur un marché donné.

8. La méthode dite de la libre détermination n'impliquant aucune intervention directe des gouvernements en matière de capacité, les lignes directrices qui suivent ne peuvent être considérées comme décrivant une telle intervention, mais plutôt comme la description des facteurs sur lesquels les Parties contractantes doivent exercer une surveillance conformément à leur responsabilité générale en matière de protection de l'intérêt général.

Critères, objectifs et lignes directrices pour la méthode de réglementation de la capacité par la libre détermination

Critère A : Nécessité de lier étroitement la capacité à la demande, avec la souplesse voulue.

OBJECTIFS CONNEXES : éviter les excédents de capacité de transport aérien, avec le gaspillage de ressources humaines et matérielles, notamment de combustible fossile, qu'ils entraînent ; éviter le « dumping » de capacité.

Lignes directrices

1. La détermination de la capacité est effectuée exclusivement par les compagnies aériennes. Les gouvernements encouragent les forces de la concurrence (autres compagnies aériennes, vols affrétés, souplesse dans la fixation des prix) à stimuler des révisions fréquentes des décisions des compagnies aériennes, en particulier en matière de capacité.

2. La demande (besoins de trafic) est généralement déterminée de façon empirique par les compagnies aériennes, sur la base de statistiques du trafic existant et de prévisions raisonnables du trafic futur, compte tenu des conditions économiques et notamment des tarifs et autres éléments pertinents.

3. Pour que la capacité soit étroitement liée à la demande, il faut que le niveau de capacité offert par les compagnies aériennes :

a) permette à la demande de conserver des chances raisonnables d'être satisfaite, quel que soit le moment où elle s'exprime ;

b) assure un rendement économique raisonnable aux compagnies aériennes.

4. La souplesse voulue dans l'offre de capacité peut être obtenue par les compagnies aériennes par des moyens tels que les suivants :

a) surveillance étroite des coefficients de remplissage, en vue de déceler les changements de la demande ;

b) ajustement des programmes à bref délai (et, notamment, changement des types d'avions et des itinéraires utilisés sur les routes convenues) ;

c) offre de vols ou de secteurs supplémentaires, selon les besoins.

5. Afin que la capacité soit étroitement liée à la demande avec la souplesse voulue dans le cas de la méthode de la libre détermination, une étroite surveillance des activités en cause est habituellement exercée par chacune des deux Parties contractantes, qui se consultent généralement pour éviter que le libre jeu des forces du marché soit empêché.

Critère B : La nécessité d'offrir la capacité devrait être régie principalement par la demande de trafic entre les territoires des deux Parties contractantes.

OBJECTIFS CONNEXES : assurer des possibilités équitables et égales de concurrence ; protéger les intérêts du transporteur national.

Lignes directrices

1. Comme, en général, tout accord conclu, l'offre de capacité est destinée à satisfaire les demandes de trafic entre les territoires des deux Parties contractantes, mais elle peut aussi satisfaire d'autres demandes de trafic dépendant de la nature des routes convenues (c'est-à-dire, avec ou sans escale dans un pays tiers), des préférences des consommateurs et des décisions que prennent les compagnies aériennes en cause au sujet du marketing et de l'exploitation.

2. En général, dans ce type d'accord, il n'est établi aucune distinction précise entre le trafic acheminé entre les territoires des deux Parties contractantes et le trafic d'un pays tiers. Il se peut que les droits de trafic applicables à un pays tiers ne soient pas convenus, mais s'ils le sont, le régime de capacité appliqué sera le même pour l'ensemble du trafic, sous réserve du paragraphe 3 ci-dessous.

3. La capacité offerte pour le trafic autre que celui qui est acheminé entre les territoires des deux Parties dépendra aussi de la volonté des gouvernements des pays tiers d'autoriser cette capacité.

Critère C : Nécessité d'assurer de façon efficace aux transporteurs des deux pays en cause l'égalité et des avantages réciproques.

OBJECTIFS CONNEXES : assurer des possibilités équitables et égales de concurrence ; protéger les intérêts du transporteur national ; partager d'une façon équitable le trafic à acheminer.

Lignes directrices

1. La plupart des accords fondés sur la libre détermination prévoient « des possibilités équitables et égales de faire concurrence » et un grand nombre d'entre eux stipulent que « toutes les formes de discrimination ou les pratiques de concurrence déloyale » seront éliminées. L'égalité des chances est assurée si les deux Parties contractantes conviennent d'accorder à leurs compagnies aériennes respectives la même liberté de fournir de la capacité et de fixer les prix de leurs services de manière à utiliser au mieux cette capacité, et par un échange global de droits dans l'accord bilatéral, et notamment un échange de routes équitable.

2. Les avantages des transporteurs des deux pays sont proportionnels aux efforts déployés et aux ressources utilisées par chaque compagnie aérienne.

Critère D : Nécessité de favoriser le développement et l'expansion du transport aérien sur des bases économiques saines et dans l'intérêt général.

OBJECTIFS CONNEXES : offrir au consommateur un bon service à des prix raisonnables ; permettre aux transporteurs d'obtenir un rendement économique raisonnable ; protéger les intérêts du transporteur national.

Lignes directrices

1. Ce critère qui revêt un caractère général et fondamental est normalement exprimé dans le préambule des accords et non dans des clauses particulières.

2. L'« intérêt général » comprend trois éléments principaux : l'industrie du transport aérien, les usagers du transport aérien et d'autres intérêts nationaux.

3. Les Parties contractantes s'attendent que les forces qui s'exercent sur le marché aboutissent à ce que la capacité soit offerte à un niveau qui :

a) permette à la demande de conserver des chances raisonnables d'être satisfaite, quel que soit le moment où elle s'exprime ;

b) assure un rendement économique raisonnable aux transporteurs ;

c) permette d'éviter le « dumping » de capacité ;

d) soit établi d'une façon qui présente le plus de commodité possible pour le public.

Critères E, F, G : Nécessité d'adapter le volume de trafic à la capacité des aéroports et des voies aériennes, de faire un usage efficace des ressources humaines et physiques (et, en particulier, du carburant), et de protéger l'environnement contre les nuisances causées par le bruit et la pollution de l'air.

OBJECTIFS CONNEXES : éviter des excédents de capacité de transport aérien, avec le gaspillage de ressources humaines et matérielles, notamment de combustible fossile, qu'ils entraînent ; protéger l'environnement.

Lignes directrices

Ces critères revêtent une grande importance, qui va croissant, et peuvent être le mieux exprimés dans le préambule des accords ou dans certaines dispositions spécifiques. Pour y satisfaire, il peut être nécessaire de gérer la capacité de manière à faire un usage efficace des aéroports et des voies aériennes, à économiser les ressources par une optimisation des coefficients de remplissage, et à réduire au minimum les nuisances causées à l'environnement. Ces exigences doivent parfois être conciliées avec celles qui sont liées au critère A ci-dessus.

Critère H : Nécessité d'harmoniser la capacité offerte sur les vols non réguliers et sur les services réguliers avec la demande totale.

OBJECTIF CONNEXE : harmoniser la réglementation des activités de transport régulier et des activités de transport non régulier sur un même marché.

Lignes directrices

Pour harmoniser les vols non réguliers et les services réguliers, et notamment la fixation de la capacité en fonction de la demande totale, les Parties contractantes s'attendent que cela résulte des forces qui s'exercent sur le marché et du fait que, normalement, les deux types d'activités sont régis par le même accord, et notamment par une seule disposition relative à la capacité, les possibilités qui sont offertes à ces deux types d'activités n'étant limitées que par les distinctions qui sont établies entre eux sur le plan juridique et celui du marketing.

D. CAPACITÉ ET RESSOURCES

3.2 La deuxième Conférence de transport aérien (AT Conf/2, 1980) a adopté la recommandation ci-après relative à l'harmonisation de la capacité, des ressources et de l'environnement.

Recommandation n° 4 — AT Conf/2

RECOMMANDE que, lorsqu'ils formulent et mettent en œuvre leur politique aéronautique, et notamment lorsqu'ils exercent une réglementation sur la capacité, les États contractants tiennent compte de la nécessité d'harmoniser les besoins du trafic avec la disponibilité des aéroports, des voies aériennes et des ressources humaines et matérielles, ainsi que de la nécessité de protéger l'environnement.

Partie 4

TARIFS DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL DE PASSAGERS ET DE FRET

4.1 La Convention de Chicago ne contient aucune disposition relative à l'établissement ou à la réglementation des tarifs de transport aérien international. C'est donc là une question qui, de même que l'échange de routes et de droits et la réglementation de la capacité, doit faire l'objet d'accords entre les États. Dans leurs accords bilatéraux, la plupart des États laissent habituellement aux compagnies aériennes l'initiative d'élaborer les tarifs, ce qu'elles font souvent en recourant au mécanisme multilatéral d'élaboration des tarifs mis en place par l'Association du transport aérien international (IATA) pour la négociation des tarifs de leurs services réguliers. Dans la plupart des cas, qu'ils soient convenus par les compagnies aériennes dans le cadre de l'IATA ou élaborés par d'autres moyens, les tarifs doivent être approuvés par les gouvernements intéressés, tacitement ou expressément.

Puisque les tarifs constituent l'un des trois principaux éléments de la réglementation du transport aérien international (les autres étant l'accès au marché et la capacité), l'OACI leur a consacré des travaux poussés dans les années 1970 et 1980. Les éléments indicatifs figurant dans cette partie du Doc 9587 ont initialement été formulés et approuvés par le Conseil de 1977 à 1989 sur la base des recommandations du Groupe d'experts sur le mécanisme d'établissement des tarifs aériens internationaux, de trois conférences de transport aérien (SATC, 1977 ; AT Conf/2, 1980 et AT Conf/3, 1985) et, dans certains cas, de résolutions de l'Assemblée. Le Conseil a examiné la présente partie en 1997, avec l'aide du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien et il a approuvé les changements qui lui ont été apportés afin d'en actualiser la teneur.

Depuis les années 1990, l'importance des tarifs en tant que mécanisme de réglementation a progressivement diminué en raison de la tendance générale à la libéralisation du transport aérien. De nombreux États ont assoupli leur réglementation tarifaire et d'autres ont levé toutes les restrictions tarifaires qu'ils avaient imposées aux entreprises de transport aérien. Une description plus détaillée des tarifs internationaux passagers et fret et de leur réglementation figure à la 4e Partie, Chapitre 3 du Doc 9626 — *Manuel de réglementation du transport aérien international*.

A. RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE SUR LES TARIFS

A36-15 : Appendice A, Section I (extraits)

L'Assemblée,

. . .

Considérant que l'établissement de tarifs de transport aérien international devrait être équitable, transparent et de nature à favoriser le développement satisfaisant des services aériens,

Considérant qu'il est nécessaire de s'adapter à l'évolution de la réglementation et de l'exploitation dans le domaine du transport aérien et que l'Organisation a élaboré des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien

international, notamment des modèles de dispositions et d'accords sur les services aériens, que les États peuvent utiliser à leur convenance dans des accords bilatéraux ou régionaux,

. . .

7. *Demande* au Conseil de garder à l'étude le mécanisme d'établissement des orientations de politique de l'Organisation concernant la réglementation du transport aérien international, et de le réviser ou de l'actualiser, au besoin ;

. . .

B. CLAUSES TARIFAIRES DES ACCORDS BILATÉRAUX

4.2 Lors d'un examen des résolutions et recommandations de l'Organisation dans le domaine des tarifs, effectué en application de la Recommandation n° 12 de la troisième Conférence de transport aérien, le Conseil a conclu, en 1987, à la nécessité impérieuse de réviser la clause tarifaire type à la lumière des grands changements intervenus depuis son approbation par le Conseil, en 1978. Après une révision en profondeur qui a porté sur différentes conceptions de la réglementation bilatérale des tarifs, le Conseil, en 1989, a approuvé les textes de trois clauses tarifaires types et des notes d'accompagnement concernant leur application. Le Conseil a examiné les clauses et les notes en question en 1997 et il les a actualisées. Ces clauses types ont également été incorporées dans le modèle d'accord sur les services aériens (TASA) (voir l'Appendice 5 du présent document).

CLAUSES TARIFAIRES TYPES POUR LES ACCORDS BILATÉRAUX

Note 1.— Les paragraphes 1 à 4 sont communs aux trois différentes méthodes de réglementation: « double approbation », « pays d'origine » et « double désapprobation ».

Note 2.— Les options supplémentaires sont indiquées entre crochets [ ]. Les observations ou éclaircissements figurent entre parenthèses ( ).

Méthode de la double approbation	*Méthode du pays d'origine*	*Méthode de la double désapprobation*
	1. DÉFINITION DU TERME « TARIF »	
Dans les paragraphes qui suivent, le terme « tarif » désigne le prix à percevoir pour le transport international de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) ; il comprend :	Dans les paragraphes qui suivent, le terme « tarif » désigne le prix à percevoir pour le transport international de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) ; il comprend :	Dans les paragraphes qui suivent, le terme « tarif » désigne le prix à percevoir pour le transport international de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) ; il comprend :
a) tout tarif total ou montant à percevoir pour un transport international, commercialisé et vendu comme tel, y compris les tarifs totaux construits en utilisant d'autres tarifs ou des montants ajoutés pour le transport sur des parcours internationaux ou sur des parcours intérieurs faisant partie du parcours international ;	a) tout tarif total ou montant à percevoir pour un transport international, commercialisé et vendu comme tel, y compris les tarifs totaux construits en utilisant d'autres tarifs ou des montants ajoutés pour le transport sur des parcours internationaux ou sur des parcours intérieurs faisant partie du parcours international ;	a) tout tarif total ou montant à percevoir pour un transport international, commercialisé et vendu comme tel, y compris les tarifs totaux construits en utilisant d'autres tarifs ou des montants ajoutés pour le transport sur des parcours internationaux ou sur des parcours intérieurs faisant partie du parcours international ;

Méthode de la double approbation	*Méthode du pays d'origine*	*Méthode de la double désapprobation*
b) la commission à payer sur les ventes de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages, ou sur les transactions correspondantes dans le cas du transport de marchandises ;	b) la commission à payer sur les ventes de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages, ou sur les transactions correspondantes dans le cas du transport de marchandises ;	b) la commission à payer sur les ventes de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages, ou sur les transactions correspondantes dans le cas du transport de marchandises ;
c) les conditions qui régissent l'applicabilité du tarif ou du prix du transport ou le versement de la commission.	c) les conditions qui régissent l'applicabilité du tarif ou du prix du transport ou le versement de la commission.	c) les conditions qui régissent l'applicabilité du tarif ou du prix du transport ou le versement de la commission.
Il comprend également :	Il comprend également :	Il comprend également :
d) toutes prestations significatives fournies en liaison avec le transport ;	d) toutes prestations significatives fournies en liaison avec le transport ;	d) toutes prestations significatives fournies en liaison avec le transport ;
e) tout tarif applicable à un transport sur un parcours intérieur vendu seulement comme adjonction à un transport international, qui n'est pas offert pour des voyages purement intérieurs et n'est pas offert à conditions égales à tous les transporteurs internationaux et à tous les usagers des services de ces transporteurs.	e) tout tarif applicable à un transport sur un parcours intérieur vendu seulement comme adjonction à un transport international, qui n'est pas offert pour des voyages purement intérieurs et n'est pas offert à conditions égales à tous les transporteurs internationaux et à tous les usagers des services de ces transporteurs.	e) tout tarif applicable à un transport sur un parcours intérieur vendu seulement comme adjonction à un transport international, qui n'est pas offert pour des voyages purement intérieurs et n'est pas offert à conditions égales à tous les transporteurs internationaux et à tous les usagers des services de ces transporteurs.

2. ÉLÉMENTS À PRENDRE EN CONSIDÉRATION DANS LA DÉTERMINATION DES TARIFS

2.1 *Éléments à appliquer*

Les tarifs à appliquer par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur les services visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment des intérêts des usagers, du coût d'exploitation, des caractéristiques du service, des taux de commission, d'un bénéfice raisonnable, des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien, et d'autres considérations commerciales sur le marché.	Les tarifs à appliquer par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur les services visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment des intérêts des usagers, du coût d'exploitation, des caractéristiques du service, des taux de commission, d'un bénéfice raisonnable, des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien, et d'autres considérations commerciales sur le marché.	Les tarifs à appliquer par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur les services visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment des intérêts des usagers, du coût d'exploitation, des caractéristiques du service, des taux de commission, d'un bénéfice raisonnable, des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien, et d'autres considérations commerciales sur le marché.

2.2 *Éléments inadmissibles*

Les Parties contractantes conviennent d'accorder une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, artificiellement bas en raison de subventions ou d'un appui directs ou indirects, ou encore « prédateurs ».	Les Parties contractantes conviennent d'accorder une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, artificiellement bas en raison de subventions ou d'un appui directs ou indirects, ou encore « prédateurs ».	Les Parties contractantes conviennent d'accorder une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, artificiellement bas en raison de subventions ou d'un appui directs ou indirects, ou encore « prédateurs ».

Méthode de la double approbation	*Méthode du pays d'origine*	*Méthode de la double désapprobation*

3. MÉCANISMES D'ÉLABORATION DES TARIFS (trois options)

Les tarifs sont, autant que possible, convenus entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, au besoin après discussion avec leurs gouvernements respectifs et, s'il y a lieu, après consultation d'autres entreprises de transport aérien. L'accord doit, autant que possible, être réalisé au moyen du mécanisme international approprié de coordination tarifaire. En l'absence d'un accord multilatéral ou bilatéral, chaque entreprise de transport aérien désignée peut élaborer les tarifs à titre individuel.

(OU)

Les tarifs peuvent être convenus entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, après consultation d'autres entreprises de transport aérien, s'il y a lieu. L'accord peut être réalisé au moyen du mécanisme international approprié de coordination tarifaire. Cependant, ni l'une ni l'autre des Parties ne fait de la participation à la coordination tarifaire multilatérale entre transporteurs une condition de l'approbation d'un tarif quelconque, et ni l'une ni l'autre des Parties ne peut empêcher ou exiger la participation à cette coordination tarifaire multilatérale de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie. Chaque entreprise de transport aérien désignée a la faculté d'élaborer des tarifs à titre individuel.

(OU)

Les tarifs sont, autant que possible, établis à titre individuel par les entreprises de transport aérien désignées. Cependant, ils peuvent être convenus par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes si les deux Parties permettent auxdites entreprises de participer aux activités du ou des mécanismes internationaux appropriés de coordination tarifaire. Tout accord tarifaire résultant de ces activités est sujet à l'approbation de chaque Partie et peut être désapprouvé à tout moment, qu'il ait ou non été approuvé précédemment. [Au sens du paragraphe 4 de la présente clause, la soumission de tels accords ne constitue pas le dépôt d'un tarif.]

Les tarifs sont, autant que possible, convenus entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, au besoin après discussion avec leurs gouvernements respectifs et, s'il y a lieu, après consultation d'autres entreprises de transport aérien. L'accord doit, autant que possible, être réalisé au moyen du mécanisme international approprié de coordination tarifaire. En l'absence d'un accord multilatéral ou bilatéral, chaque entreprise de transport aérien désignée peut élaborer les tarifs à titre individuel.

(OU)

Les tarifs peuvent être convenus entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, après consultation d'autres entreprises de transport aérien, s'il y a lieu. L'accord peut être réalisé au moyen du mécanisme international approprié de coordination tarifaire. Cependant, ni l'une ni l'autre des Parties ne fait de la participation à la coordination tarifaire multilatérale entre transporteurs une condition de l'approbation d'un tarif quelconque, et ni l'une ni l'autre des Parties ne peut empêcher ou exiger la participation à cette coordination tarifaire multilatérale de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie. Chaque entreprise de transport aérien désignée a la faculté d'élaborer des tarifs à titre individuel.

(OU)

Les tarifs sont, autant que possible, établis à titre individuel par les entreprises de transport aérien désignées. Cependant, ils peuvent être convenus par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes si les deux Parties permettent auxdites entreprises de participer aux activités du ou des mécanismes internationaux appropriés de coordination tarifaire. Tout accord tarifaire résultant de ces activités est sujet à l'approbation de chaque Partie et peut être désapprouvé à tout moment, qu'il ait ou non été approuvé précédemment. [Au sens du paragraphe 4 de la présente clause, la soumission de tels accords ne constitue pas le dépôt d'un tarif.]

Les tarifs sont, autant que possible, convenus entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, au besoin après discussion avec leurs gouvernements respectifs et, s'il y a lieu, après consultation d'autres entreprises de transport aérien. L'accord doit, autant que possible, être réalisé au moyen du mécanisme international approprié de coordination tarifaire. En l'absence d'un accord multilatéral ou bilatéral, chaque entreprise de transport aérien désignée peut élaborer les tarifs à titre individuel.

(OU)

Les tarifs peuvent être convenus entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, après consultation d'autres entreprises de transport aérien, s'il y a lieu. L'accord peut être réalisé au moyen du mécanisme international approprié de coordination tarifaire. Cependant, ni l'une ni l'autre des Parties ne fait de la participation à la coordination tarifaire multilatérale entre transporteurs une condition de l'approbation d'un tarif quelconque, et ni l'une ni l'autre des Parties ne peut empêcher ou exiger la participation à cette coordination tarifaire multilatérale de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie. Chaque entreprise de transport aérien désignée a la faculté d'élaborer des tarifs à titre individuel.

(OU)

Les tarifs sont, autant que possible, établis à titre individuel par les entreprises de transport aérien désignées. Cependant, ils peuvent être convenus par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes si les deux Parties permettent auxdites entreprises de participer aux activités du ou des mécanismes internationaux appropriés de coordination tarifaire. Tout accord tarifaire résultant de ces activités est sujet à l'approbation de chaque Partie et peut être désapprouvé à tout moment, qu'il ait ou non été approuvé précédemment. [Au sens du paragraphe 4 de la présente clause, la soumission de tels accords ne constitue pas le dépôt d'un tarif.]

Méthode de la double approbation	*Méthode du pays d'origine*	*Méthode de la double désapprobation*

4. DÉPÔT DES TARIFS

4.1 ***Dépôt exigé*** (deux options)

Chaque Partie contractante peut exiger la notification ou le dépôt des tarifs que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées [de l'autre Partie] [des deux Parties contractantes] proposent d'appliquer	Chaque Partie contractante peut exiger la notification ou le dépôt des tarifs que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées [de l'autre Partie] [des deux Parties contractantes] proposent d'appliquer	Chaque Partie contractante peut exiger la notification ou le dépôt des tarifs que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées [de l'autre Partie] [des deux Parties contractantes] proposent d'appliquer
pour le transport à destination ou en provenance de son territoire	pour le transport à destination ou en provenance de son territoire	pour le transport à destination ou en provenance de son territoire
(OU)	(OU)	(OU)
pour le transport à destination ou en provenance de son territoire et, dans des circonstances exceptionnelles, pour le transport via son territoire lorsqu'un arrêt intermédiaire sur son territoire est autorisé.	pour le transport à destination ou en provenance de son territoire et, dans des circonstances exceptionnelles, pour le transport via son territoire lorsqu'un arrêt intermédiaire sur son territoire est autorisé.	pour le transport à destination ou en provenance de son territoire et, dans des circonstances exceptionnelles, pour le transport via son territoire lorsqu'un arrêt intermédiaire sur son territoire est autorisé.

4.2 ***Délai de dépôt***

La notification ou le dépôt peut être exigé au maximum ___ jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai maximal peut être réduit.	La notification ou le dépôt peut être exigé au maximum ___ jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai maximal peut être réduit.	La notification ou le dépôt peut être exigé au maximum ___ jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai maximal peut être réduit.

5. APPROBATION DES TARIFS

5.1 ***Approbations nécessaires pour le transport entre les territoires des deux Parties contractantes***

Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes pour le transport entre leurs territoires sont sujets à l'approbation des deux Parties.	Chaque Partie contractante a le droit d'approuver ou de désapprouver les tarifs applicables au transport aller simple ou aller retour entre les territoires des deux Parties, qui commence sur son propre territoire. Ni l'une ni l'autre des Parties 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 deux Parties, qui commence sur le territoire de l'autre Partie.	Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne prend de dispositions unilatérales pour empêcher la mise en application d'un tarif proposé ou le maintien d'un tarif déjà en vigueur d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie [ou, sous réserve de réciprocité, de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien d'un État tiers] pour le transport entre les territoires des Parties.

5.2 ***Approbations nécessaires pour le transport entre le territoire d'une Partie contractante et celui d'un État tiers***

[Les tarifs à appliquer par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un État tiers, sur les services visés par le présent Accord, sont assujettis aux modalités d'approbation de l'autre Partie.]	[Les tarifs à appliquer par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un État tiers, sur les services visés par le présent Accord, sont assujettis aux modalités d'approbation de l'autre Partie.]	[Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne prend de dispositions unilatérales pour empêcher la mise en application d'un tarif proposé ou le maintien d'un tarif déjà en vigueur d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un État tiers.]

Méthode de la double approbation	*Méthode du pays d'origine*	*Méthode de la double désapprobation*

5.3 ***Approbation des tarifs de mise à niveau pour le transport entre les territoires des deux Parties contractantes***

Pour le transport entre les territoires des Parties contractantes, chaque Partie permet à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie [et, sous réserve de réciprocité, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'un État tiers,] de mettre leurs tarifs au niveau de tout tarif [, y compris un tarif établi par combinaison de tarifs compatibles,] qu'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie ou d'un État tiers a déjà été autorisée à appliquer [pour un service comparable entre les mêmes points].	Pour le transport entre les territoires des Parties contractantes, chaque Partie permet à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie [et, sous réserve de réciprocité, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'un État tiers,] de mettre leurs tarifs au niveau de tout tarif [, y compris un tarif établi par combinaison de tarifs compatibles,] qu'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie ou d'un État tiers a déjà été autorisée à appliquer [pour un service comparable entre les mêmes points].	Pour le transport entre les territoires des Parties contractantes, chaque Partie permet à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie [et, sous réserve de réciprocité, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'un État tiers,] de mettre leurs tarifs au niveau de tout tarif [, y compris un tarif établi par combinaison de tarifs compatibles,] qu'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie ou d'un État tiers a déjà été autorisée à appliquer [pour un service comparable entre les mêmes points].

5.4 ***Approbation des tarifs de mise à niveau pour le transport entre le territoire d'une Partie contractante et celui d'un État tiers***

[Pour le transport entre le territoire d'une Partie contractante et celui d'un État tiers, sur les services visés par le présent Accord, ladite Partie permet à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie de mettre leurs tarifs au niveau de tout tarif [, y compris un tarif établi par combinaison de tarifs compatibles,] qu'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie ou d'un État tiers a déjà été autorisée à appliquer [pour un service comparable entre les mêmes points].]	[Pour le transport entre le territoire d'une Partie contractante et celui d'un État tiers, [sur les services visés par le présent Accord], ladite Partie permet à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie de mettre leurs tarifs au niveau de tout tarif [, y compris un tarif établi par combinaison de tarifs compatibles,] qu'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie ou d'un État tiers a déjà été autorisée à appliquer [pour un service comparable entre les mêmes points].]	[Pour le transport entre le territoire d'une Partie contractante et celui d'un État tiers, ladite Partie permet à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie de mettre leurs tarifs au niveau de tout tarif [, y compris un tarif établi par combinaison de tarifs compatibles,] qu'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie ou d'un État tiers a déjà été autorisée à appliquer [pour un service comparable entre les mêmes points].]

5.5 ***Modalités d'approbation***

L'approbation des tarifs résultant des dispositions des paragraphes 5.1 et 5.3 [et 5.2 et 5.4] ci-dessus peut être donnée expressément par l'une ou l'autre Partie contractante à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien qui ont déposé les tarifs. Cependant, si une Partie n'a pas notifié par écrit à l'autre Partie [et [ou] à l'entreprise ou aux entreprises concernées] sa désapprobation de ces tarifs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie dans les ___ jours qui ont suivi la date de soumission, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 4.2 de la présente clause, les Parties peuvent convenir de réduire en conséquence le délai dans lequel une désapprobation éventuelle sera donnée. Aucun tarif n'entrera en vigueur si l'une	L'approbation des tarifs résultant des dispositions des paragraphes 5.1 et 5.3 [et 5.2 et 5.4] ci-dessus peut être donnée expressément par l'une ou l'autre Partie contractante à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien qui ont déposé les tarifs. Cependant, si la Partie concernée n'a pas notifié par écrit à l'autre Partie [et [ou] à l'entreprise ou aux entreprises concernées] sa désapprobation de ces tarifs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie dans les ___ jours qui ont suivi la date de soumission, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 4.2 de la présente clause, les Parties peuvent convenir de réduire en conséquence le délai dans lequel une désapprobation éventuelle doit être donnée.	[L'approbation des tarifs résultant des dispositions des paragraphes 5.1 et 5.3 [et 5.2 et 5.4] ci-dessus peut être donnée expressément par l'une ou l'autre Partie contractante à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien qui ont déposé les tarifs.] Lorsque l'une ou l'autre Partie contractante estime qu'un tarif entre dans les catégories décrites au paragraphe 2.2 ci-dessus, cette Partie donne un avis d'insatisfaction à l'autre Partie [le plus tôt possible et au moins] dans les ___ jours de la date de notification ou de dépôt du tarif, et elle peut se prévaloir des procédures de consultation exposées au paragraphe 6 ci-après. Cependant, à moins que les deux Parties ne soient convenues par écrit de désapprouver les tarifs en cause dans le cadre de ces procédures, les tarifs seront considérés comme approuvés.

Méthode de la double approbation	*Méthode du pays d'origine*	*Méthode de la double désapprobation*
ou l'autre Partie contractante a donné un avis de désapprobation [excepté comme prévu au paragraphe 6 ci-après].	Lorsque l'une ou l'autre Partie contractante estime qu'un tarif pour le transport vers son territoire entre dans les catégories décrites au paragraphe 2.2 ci-dessus, cette Partie donne un avis d'insatisfaction à l'autre Partie [le plus tôt possible et au moins] dans les ___ jours de la date de notification ou de dépôt du tarif, et elle peut se prévaloir des procédures de consultation exposées au paragraphe 6 ci-après.	
5.6 ***Ventes à des tarifs non encore approuvés***		
[En attendant les décisions des Parties contractantes, les entreprises de transport aérien peuvent commercialiser, annoncer et vendre, aux tarifs proposés, des transports devant commencer à la date d'entrée en vigueur proposée, ou après cette date, à condition de préciser que lesdits tarifs sont appliqués « sous réserve de l'approbation gouvernementale ». Il ne doit y avoir en aucun cas d'annonces publicitaires ou de ventes avant le dépôt des tarifs proposés auprès des deux Parties.]	[En attendant une décision de la Partie contractante concernée, les entreprises de transport aérien peuvent commercialiser, annoncer et vendre, aux tarifs proposés, des transports devant commencer à la date d'entrée en vigueur proposée, ou après cette date, à condition de préciser que lesdits tarifs sont appliqués « sous réserve de l'approbation gouvernementale ». Il ne doit y avoir en aucun cas d'annonces publicitaires ou de ventes avant le dépôt des tarifs proposés auprès des deux Parties.]	[Il ne peut y avoir d'annonces publicitaires ou de ventes aux tarifs proposés qu'après dépôt des tarifs en question auprès des deux Parties contractantes.]
6. PROCÉDURES DE CONSULTATION ET DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS		
6.1 ***Processus de consultation***		
Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant tout tarif d'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie pour des services visés par le présent Accord, y compris dans le cas où le tarif en question a fait l'objet d'un avis de désapprobation. Ces consultations auront lieu dans un délai maximal de ___ jours après réception de la demande. Les Parties coopéreront en vue de réunir les renseignements nécessaires au règlement raisonnable des questions en cause. Si les Parties parviennent à un accord, chaque Partie fait de son mieux pour mettre cet accord en application. Si aucun accord n'est conclu, toute décision de désapprouver un tarif l'emporte [sous réserve des dispositions du paragraphe 6.2].	Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant tout tarif d'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie pour des services visés par le présent Accord, y compris dans le cas où le tarif en question a fait l'objet d'un avis de désapprobation ou d'insatisfaction. Ces consultations auront lieu dans un délai maximal de ___ jours après réception de la demande. Les Parties coopéreront en vue de réunir les renseignements nécessaires au règlement raisonnable des questions en cause. Si les Parties parviennent à un accord, chaque Partie fait de son mieux pour le mettre en application. Si aucun accord n'est conclu, la décision de la Partie sur le territoire de laquelle le transport commence l'emporte.	Chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant tout tarif d'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie pour des services visés par le présent Accord, y compris dans le cas où le tarif en question a fait l'objet d'un avis d'insatisfaction. Ces consultations auront lieu dans un délai maximal de ___ jours après réception de la demande. Les Parties coopéreront en vue de réunir les renseignements nécessaires au règlement raisonnable des questions en cause. Si les Parties parviennent à un accord, à propos d'un tarif pour lequel un avis d'insatisfaction a été donné, chaque Partie fait de son mieux pour le mettre en application, mais si aucun accord n'est conclu le tarif en question entre ou reste en vigueur.
6.2 ***Règlement des différends***		
[Si les Parties contractantes ne peuvent régler une question relative aux tarifs mentionnés aux paragraphes 5.1 et 5.3,	(Sans objet pour cette méthode.)	(Sans objet pour cette méthode.)

Méthode de la double approbation	*Méthode du pays d'origine*	*Méthode de la double désapprobation*
le différend est réglé d'après les dispositions de l'Article __ du présent Accord.]		
6.3 ***Désapprobation d'autres tarifs***		
[Si une Partie contractante désapprouve un tarif d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie qui n'est pas visé au paragraphe 5, elle en avise cette autre Partie.]	[Si une Partie contractante désapprouve un tarif d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie qui n'est pas visé au paragraphe 5, elle en avise cette autre Partie.]	[Si une Partie contractante désapprouve un tarif d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie qui n'est pas visé au paragraphe 5, elle en avise cette autre Partie.]
7. DURÉE DES TARIFS ÉTABLIS		
Un tarif établi selon les dispositions de la présente clause demeure en vigueur, à moins d'être retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées [avec l'assentiment des Parties contractantes concernées], jusqu'au terme éventuellement fixé à sa validité ou jusqu'à l'approbation d'un nouveau tarif. La durée de validité du tarif en question pourra être prolongée au-delà de la date d'expiration initiale, avec l'assentiment des Parties contractantes concernées. [Toutefois, la durée de validité d'un tarif ne peut être prolongée pour plus de douze mois après le terme primitivement fixé, à moins que les Parties ne donnent leur assentiment.] Tout tarif approuvé sans qu'un terme ait été fixé à sa validité demeure en vigueur, si aucun nouveau tarif n'a été déposé et approuvé, tant que ni l'une ni l'autre des Parties n'a notifié le retrait de son approbation, de sa propre initiative ou à la demande de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien concernées. Ledit retrait ne peut prendre effet qu'après préavis de ___ jours au moins.	[Un tarif établi selon les dispositions de la présente clause demeure en vigueur, à moins d'être retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées [avec l'assentiment de la Partie contractante concernée], jusqu'au terme éventuellement fixé à sa validité ou jusqu'à l'approbation d'un nouveau tarif. La durée de validité du tarif en question peut être prolongée au-delà de la date d'expiration initiale avec l'assentiment de la Partie contractante concernée. [Toutefois, la durée de validité d'un tarif ne peut être prolongée pour plus de douze mois après le terme primitivement fixé à moins que la Partie concernée ne donne son assentiment.] Tout tarif approuvé sans qu'un terme ait été fixé à sa validité demeure en vigueur, si aucun nouveau tarif n'a été déposé et approuvé, jusqu'à ce que la Partie concernée notifie le retrait de son approbation, de sa propre initiative ou à la demande de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien concernées. Ledit retrait ne peut prendre effet qu'après préavis de ___ jours au moins.]	[Un tarif établi selon les dispositions de la présente clause demeure en vigueur, à moins d'être retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées, jusqu'au terme éventuellement fixé à sa validité ou jusqu'à l'approbation d'un nouveau tarif. Le terme primitivement fixé peut être prorogé, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent que le tarif doit être supprimé. Tout tarif approuvé sans qu'un terme ait été fixé à sa validité demeure en vigueur, si aucun nouveau tarif n'a été déposé et approuvé, tant que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées ne l'ont pas retiré ou tant que les deux Parties contractantes ne sont pas convenues de le supprimer.]
8. CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES TARIFS		
[Les Parties contractantes doivent veiller à ce qu'il existe sur leur territoire un mécanisme actif et efficace d'enquête sur les violations, par toute entreprise de transport aérien, tout agent commercial de passagers ou de fret, tout voyagiste ou tout transitaire, des tarifs établis conformément à la présente clause. En outre, elles rendent toute violation desdits tarifs passible de sanctions dissuasives, sur une base uniforme et non discriminatoire.]	[Les Parties contractantes doivent veiller à ce qu'il existe sur leur territoire un mécanisme actif et efficace d'enquête sur les violations, par toute entreprise de transport aérien, tout agent commercial de passagers ou de fret, tout voyagiste ou tout transitaire, des tarifs établis conformément à la présente clause. En outre, elles rendent toute violation desdits tarifs passible de sanctions dissuasives, sur une base uniforme et non discriminatoire.]	(Sans objet pour cette méthode.)

NOTES RELATIVES À L'APPLICATION DES CLAUSES TARIFAIRES TYPES POUR LES ACCORDS BILATÉRAUX

Généralités

Ces clauses types sont destinées à être appliquées aux tarifs de transport aérien régulier international. Les tarifs de transport non régulier étant généralement élaborés et réglementés d'une façon très différente, il faudrait que les textes soient modifiés substantiellement si les États souhaitaient les appliquer à ces tarifs.

Pour simplifier, les clauses types contiennent partout l'expression « Parties contractantes », bien que certains accords bilatéraux de transport aérien parlent des « autorités aéronautiques des Parties contractantes ». Dans bien des cas, ces derniers accords prévoient, pour des raisons pratiques, que les autorités aéronautiques administreront certaines des dispositions de l'accord.

Les clauses types établissent une distinction entre les entreprises de transport aérien « désignées » d'une part et les « entreprises de transport aérien » d'autre part, cette dernière expression étant employée, le cas échéant, pour désigner toutes les entreprises qui desservent le pays ou les pays considérés, ou qui y commercialisent leurs services, et non pas seulement les transporteurs nationaux désignés pour desservir les routes visées par l'accord en question.

Paragraphe 1 — Définition du terme « tarif »

Cette définition du terme « tarif » a été approuvée par le Conseil en décembre 1987, afin d'y inclure tous les éléments pertinents et de lever toutes incertitudes sur sa portée. Le texte d'introduction et les alinéas a) à c) couvrent les aspects habituellement reconnus du tarif de transport aérien international régulier, tandis que les alinéas d) et e) définissent des aspects additionnels qui en font aussi partie intégrante. Si l'on veut que la définition s'applique également, ou plutôt, aux tarifs de transport non régulier, il faudrait apporter au texte des modifications substantielles.

Outre des services de fret d'aéroport à aéroport, certains transporteurs offrent un service de coursier et/ou un service express porte à porte caractérisé par une livraison accélérée. La définition inclurait les tarifs demandés par un transporteur régulier pour des services de coursier ou services express offerts en son propre nom.

Par ailleurs, des entreprises autres que les compagnies aériennes, telles que les coursiers, les messageries aériennes internationales et les transitaires, offrent leurs propres services en appliquant, en partie, les tarifs des compagnies aériennes. Ces entités perçoivent auprès du public leurs propres prix globaux, lesquels ne sont pas inclus dans la définition. Cependant, dans les cas où elles ont recours aux services réguliers, l'élément transport aérien de leurs prix globaux serait réglementé sous la forme de tarifs de bagages ou de fret de l'entreprise de transport aérien qui assurerait l'acheminement international. Quant à savoir si les prix tout compris de porte à porte seraient réglementés, cela dépendrait de la réglementation que les États appliquent au transport terrestre et de l'existence, dans les pays concernés, d'une réglementation applicable aux entités autres que les entreprises de transport aérien ; normalement, ces prix ne seraient pas réglementés par un accord bilatéral de transport aérien.

Ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, la définition du terme « tarif » ne s'applique pas au transport aérien non régulier. Cependant, les États sont invités à noter que la méthode et le degré de réglementation dans le cas des expéditions par coursiers ou par messagerie aérienne acheminées sur des vols d'affrètement spécialisés dépendraient de la politique des États visés pour les vols d'affrètement. Il faudrait que la définition soit modifiée substantiellement si les États voulaient faire entrer les prix perçus pour de telles activités dans le domaine d'application d'un accord bilatéral de transport aérien.

Tout tarif total ou montant à percevoir pour un transport international
[alinéa a)]

Normalement, les États tiennent à surveiller ou à réglementer les tarifs pour les transports internationaux à destination ou en provenance de tous les points de leur territoire. Le texte visé a été rédigé de manière à ce que la définition englobe les tarifs totaux, établis en combinant deux (ou plusieurs) tarifs internationaux, ou un tarif international avec un montant ajouté et/ou avec un tarif intérieur. Les montants ajoutés sont des montants établis (généralement lors d'une conférence de coordination des tarifs de l'IATA) expressément pour être combinés à des tarifs internationaux, afin de déterminer les tarifs pour des paires de villes supplémentaires, qui sont le plus souvent des tarifs applicables au transport à destination et en provenance de points situés à l'intérieur d'un État, via un point d'accès international ; ces montants ne peuvent être utilisés pour un transport exclusivement intérieur. Les mots « commercialisé et vendu comme tel » sont ajoutés pour assurer que la définition n'englobe que les tarifs qui sont effectivement utilisés ou qu'il est proposé d'utiliser, et non les (très nombreuses) combinaisons théoriquement possibles.

Commission [alinéa b)]

Bien que la commission constitue l'un des éléments de coût compris dans un tarif et bien que les gouvernements s'intéressent surtout au prix de détail demandé à l'usager, de nombreux gouvernements voient le besoin de réglementer les commissions afin d'assurer des pratiques de commercialisation équitables. Toutefois, certains États ne jugent pas nécessaire de réglementer les commissions (ainsi, les commissions ne sont généralement pas réglementées dans les régimes de double désapprobation) et/ou voient des difficultés à le faire en dehors de leur propre territoire ; ces États pourraient vouloir exclure la commission de la définition du terme « tarif » dans leurs accords sur les services aériens parce que le fait de l'inclure pourrait impliquer une telle réglementation. Certains États préféreront peut-être mentionner seulement la commission dans leurs accords sur les services aériens comme l'un des éléments d'appréciation à prendre en considération dans l'établissement des niveaux des tarifs (avec d'autres coûts d'exploitation), ou la traiter séparément, ou encore l'exclure entièrement des accords.

Conditions qui régissent l'applicabilité
[alinéa c)]

Ici, le texte est destiné à couvrir toutes les règles générales ou particulières relatives aux tarifs et commissions visés.

Les règles générales comprennent notamment : celles qui régissent le montant payé par l'usager (règles de construction des tarifs passagers et marchandises et règles de conversion monétaire, par exemple) ; celles qui régissent le type et la valeur des services fournis pour le montant payé, entre autres les conditions de service (pas des sièges et nombre de sièges par rangée pour chaque classe de service, par exemple), les franchises de bagages et les suppléments pour excédents ; celles qui régissent les rapports entre transporteurs et agents en matière de commission et le partage de la commission ; ainsi que d'autres règles générales régissant diverses questions telles que les rabais consentis pour les enfants, les nourrissons, les accompagnateurs de groupes et les agents, les conditions de réservation et de paiement, la validité des billets, les annulations, les changements d'itinéraire et les remboursements.

Les règles particulières sont celles qui sont liées à un tarif particulier (par exemple, celles qui portent sur la saison pendant laquelle il est offert ou sur la durée minimale/maximale de séjour), ou bien celles qui l'emportent sur les règles générales pour un tarif donné (par exemple, conditions d'achat anticipé qui l'emportent sur les règles générales concernant les réservations, le paiement et l'émission des billets).

Au Canada, les règles générales et les règles particulières mentionnées ci-dessus font partie du tarif, avec en plus les « conditions de transport ». Ailleurs, les conditions de transport ne font pas partie du tarif, mais les États devraient s'assurer que toutes les conditions relatives aux tarifs sont compatibles, qu'elles figurent dans de telles conditions de transport ou dans les règles tarifaires (générales ou particulières) et que les clients en ont pris connaissance.

Prestations significatives [alinéa d)]

Le mot « prestations » est destiné à couvrir les biens ou services qui sont additionnels ou accessoires au transport aérien et les mots « fournis en liaison avec le transport » assurent que la définition englobe tout type d'incitation ou d'offre promotionnelle connexe (par exemple, celles qui sont liées à l'achat de billets d'avion, ou les rabais sur les tarifs liés à l'achat d'autres biens, dans le cadre de promotions conjointes avec d'autres entreprises commerciales).

Les incitations en question comprennent notamment les programmes pour « grands voyageurs », l'hébergement gratuit à l'hôtel et la location gratuite d'une voiture. Les promotions liées à l'achat de billets d'avion comprennent, sans s'y limiter, les offres spéciales comme la remise de bons pour un voyage ultérieur gratuit. Les promotions conjointes dont il est question concernent des rabais sur des billets d'avion qui sont offerts aux acheteurs de certains biens et services (appareils photographiques, produits d'épicerie, cartes de crédit ou services bancaires, location de voiture ou séjour à l'hôtel). Ces promotions conjointes peuvent incorporer un élément de véritable troc ; à titre d'exemple, la valeur de la publicité qu'obtient le transporteur dans de telles promotions peut égaler la valeur du rabais accordé sur le tarif.

L'adjectif « significatives » qui s'applique aux « prestations », bien que ce soit un terme subjectif faisant intervenir un jugement de valeur, a été introduit afin de permettre aux États de faire preuve de pragmatisme et de souplesse dans les détails de la réglementation qu'ils désirent établir : ainsi, les États ne tiennent généralement pas à réglementer dans les détails la distribution par les transporteurs d'articles de toilette comme souvenirs ou l'aménagement de salons privés dans les aéroports. Si les États estiment que l'emploi du mot « significatives » risque de poser des problèmes d'interprétation, ou s'ils tiennent à se réserver le droit de réglementer chacun des aspects des prestations, le mot « significatives » pourrait être supprimé. Que ce mot soit inclus ou non, les États pourraient envisager d'exclure de leur compétence réglementaire les prestations qui ne sont pas directement liées au transport, en limitant leur définition aux prestations « fournies en liaison directe avec le transport ».

Transport sur un parcours intérieur comme adjonction à un transport international [alinéa e)]

Les Parties à un accord bilatéral sur les services aériens pourraient vouloir examiner certains tarifs intérieurs qui font l'objet de l'émission d'un billet séparé, mais qui sont en fait seulement vendus comme adjonction à un transport international et qui sont donc des tarifs internationaux. Dans les cas où ces tarifs dits « intérieurs » ne sont offerts qu'à l'étranger ou à des non-résidents du pays intéressé, ils n'ont pas de fonction purement intérieure ; si, dans ces conditions, leur disponibilité est limitée à certains transporteurs ou à certains de leurs usagers, si leur niveau diffère selon le transporteur international utilisé ou l'usager intéressé, ou si leurs niveaux sont inférieurs aux montants qui pourraient revenir au transporteur intérieur intéressé après péréquation, de façon à empêcher un transporteur concurrent de s'aligner effectivement sur eux, la question des possibilités de concurrence équitables et égales risque de se poser. Les tarifs en cause ont donc le caractère de tarifs internationaux.

Paragraphe 2 — Éléments à prendre en considération dans la détermination des tarifs

2.1 *Éléments à appliquer*

Les Parties à un accord bilatéral pourraient décider entre elles si le paragraphe doit contenir une liste des éléments et, dans l'affirmative, déterminer les éléments qu'il convient d'inclure et/ou de souligner et ceux qui doivent être exclus. Par exemple, certains États pourraient considérer que les éléments cités, autres que les « intérêts des usagers », sont tous recouverts par l'expression « considérations commerciales ». Les États devraient noter en tout cas que la liste d'éléments donnée dans le modèle de texte ne suit aucun ordre particulier de préférence ni d'importance.

2.2 *Éléments inadmissibles*

Cette liste d'éléments sert à indiquer les types de tarifs contre lesquels des États pourraient élever des objections. Les termes utilisés ont tous un caractère subjectif et les États pourront décider de s'entendre sur le sens à leur attribuer dans le contexte particulier de l'accord bilatéral considéré. Par exemple, le mot « discriminatoires » est employé au sens large du terme, englobant la discrimination aussi bien contre d'autres entreprises de transport aérien que contre les usagers. Les États pourront décider d'inclure le mot « excessivement » pour qualifier le terme « discriminatoires » pour pouvoir faire preuve de pragmatisme et de souplesse dans la réglementation des tarifs : ils peuvent conclure qu'une certaine « discrimination » est inévitable sur tout marché où les passagers ne paient pas tous le même tarif, et que des variations des tarifs en fonction des conditions de voyage se sont avérés être dans l'intérêt des entreprises de transport aérien, des consommateurs et des gouvernements, et sont autorisées par pratiquement tous les États.

Le terme « subventions » signifie généralement un appui financier du gouvernement central ou d'administrations locales, mais il pourrait aussi s'appliquer à un appui financier d'autres organisations ou institutions. Cependant, aucune définition vraiment complète du terme « subventions » n'est acceptée universellement et les États devront peut-être décider entre eux ce qui constitue une subvention dans le contexte de l'accord bilatéral visé.

Les tarifs « prédateurs » sont particulièrement difficiles à définir avec précision. Cependant, ce terme est couramment utilisé pour désigner des tarifs fixés à des niveaux inférieurs au coût du service applicable et qui ont pour objet d'éliminer ou de réduire sensiblement la concurrence.

Les États jugeront peut-être utile de déterminer d'avance les caractéristiques et les circonstances particulières qui permettront l'existence de tels tarifs. Comme indiqué au paragraphe 2.1, les Parties à un accord bilatéral pourront décider entre elles si l'accord doit contenir une liste détaillée et, dans l'affirmative, déterminer quels éléments doivent être inclus.

Paragraphe 3 — Mécanismes d'élaboration des tarifs

On a inclus, comme option d'accords tarifaires, le principe de la condition normale de recourir autant que possible au « mécanisme international approprié de coordination tarifaire » (par exemple, au sein de l'IATA ou d'une organisation régionale telle que l'Association des compagnies aériennes africaines ou l'Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano), avec une nouvelle disposition permettant le dépôt par un seul transporteur à défaut d'accord. Le projet de modèles comprend aussi deux autres options qui insisteraient de moins en moins sur la nécessité d'un accord multilatéral ou bilatéral entre entreprises de transport aérien, la deuxième option présentant une voie moyenne qui pourrait être jugée acceptable par un plus grand nombre d'États que la troisième option, qui encourage activement les dépôts par un seul transporteur. Le libellé supplémentaire facultatif qui figure entre crochets à la fin de la troisième option vise la situation particulière de quelques pays où il existe une méthode en deux étapes à suivre avant que les tarifs convenus entre entreprises puissent entrer en vigueur : en premier lieu, l'accord IATA particulier doit être déposé et approuvé en vertu de la loi sur la concurrence applicable ; ensuite, les différentes entreprises déposent, comme étant les leurs, les tarifs convenus qui se rapportent à leurs propres activités.

Les États qui choisissent la première option devraient avoir à l'esprit le fait que les transporteurs ne sont pas tous membres de l'IATA et ne participent pas tous à la coordination des tarifs ; ils pourraient éprouver des difficultés si les mots « autant que possible » étaient interprétés trop littéralement.

Paragraphe 4 — Dépôt des tarifs

4.1 *Dépôt exigé*

Les mots « dépôt » et « notification » sont pratiquement interchangeables. Cependant, les deux sont utilisés au paragraphe 4.1 car certains États font une distinction entre le dépôt officiel, qui doit être conforme aux règlements de

l'État quant à la forme et au contenu, et la notification qui est faite à un État qui n'exige pas de dépôt officiel. Dans les présentes notes, le terme « dépôt » englobe aussi bien le dépôt officiel que la notification.

Les États peuvent établir la portée de leurs exigences en matière de dépôt en choisissant l'une des deux options. La première exige le dépôt de tous les tarifs pour les voyages ayant leur origine sur leur territoire ou les voyages à destination de leur territoire, ce qui comprend non seulement les tarifs de transport de troisième et de quatrième libertés, mais aussi les tarifs de transport de cinquième liberté et les tarifs de transport dit de « sixième liberté » entre le territoire de la Partie qui exige le dépôt et un pays tiers, via le territoire de l'autre Partie. La seconde option couvre tous ces tarifs, mais englobe en outre les tarifs de transport entre le territoire de l'autre Partie et un pays tiers via le territoire de la Partie qui exige le dépôt, lorsqu'un arrêt intermédiaire est permis sur ce territoire. Le texte indique clairement que cette condition ne devrait pas être habituelle, mais s'appliquer seulement à des « circonstances exceptionnelles », par exemple lorsque des tarifs applicables à destination de certains points, en passant par le pays concerné, sapent des tarifs applicables en provenance de ce pays pour des voyages à destination de ces mêmes points. L'État concerné pourrait estimer que, dans les cas de passagers qui utilisent de tels tarifs de « sixième liberté » et rembarquent après un arrêt intermédiaire, ses propres tarifs approuvés sont sapés. Les États souhaiteront peut-être se mettre d'accord sur le genre de circonstances qu'ils considèrent « exceptionnelles » et dans lesquelles ils invoqueront cette condition de dépôt.

Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 1 des clauses types, la définition du terme « tarif » comprend les tarifs totaux qui sont construits par combinaison de deux ou plusieurs tarifs internationaux, ou par la combinaison d'un tarif international avec des montants ajoutés et/ou des tarifs intérieurs. Les notes relatives au paragraphe 1 indiquent clairement que l'idée est que les États exigent non pas le dépôt de toutes les combinaisons possibles, mais seulement celui des combinaisons qui sont effectivement commercialisées en tant que tarifs totaux. Lorsqu'ils établiront leurs exigences particulières en matière de dépôt, les États souhaiteront peut-être aussi faire une distinction entre la vente occasionnelle de telles combinaisons et la commercialisation active des tarifs totaux dont il s'agit.

Il est à noter que le fait d'insérer dans un accord bilatéral une condition particulière de dépôt n'implique pas nécessairement un pouvoir réglementaire sur les tarifs concernés. Ce pouvoir serait normalement défini dans la partie de l'accord bilatéral qui traite des exigences d'approbation (paragraphe 5 dans les clauses types). Les exigences de dépôt figurant au paragraphe 4.1 sont en accord avec n'importe laquelle des méthodes de réglementation figurant au paragraphe 5. Le fait d'exiger le dépôt de tarifs qui ne sont pas réglementés par l'accord bilatéral en cause permet à un État de se tenir au courant de la situation sur son propre marché.

Les clauses types ne spécifient pas par qui la notification ou le dépôt doivent être faits, puisque différents États ont des exigences légales différentes. Les États pourraient spécifier qu'un tarif devrait être déposé par la ou les entreprises de transport aérien désignées qui veulent l'introduire ; dans le cas de tarifs « conjoints » pour le transport intercompagnies, la pratique habituelle est le dépôt par une entreprise de transport aérien désignée qui effectue réellement le transport sur le(s) secteur(s) entre les territoires des Parties. Lorsque la législation nationale le permet, les États pourraient ajouter que, dans le cas d'accords tarifaires, les tarifs dont il s'agit peuvent être déposés par une seule entreprise au nom de toutes les entreprises concernées.

Les mots facultatifs « de l'autre Partie » au paragraphe 4.1 seraient introduits si les Parties ont, et désirent conserver, des pouvoirs de réglementation sur leurs propres entreprises de transport aérien et si l'accord bilatéral traite principalement de la réglementation des relations entre chacune des Parties et l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie. En pareil cas, selon la méthode de la double approbation par exemple, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie déposeraient les tarifs pour les voyages entre les deux pays concernés comme suit : selon les dispositions de l'accord bilatéral, auprès de l'autre Partie pour obtenir l'approbation de celle-ci et, selon les dispositions de la législation nationale, auprès de ses propres autorités pour obtenir leur approbation, l'approbation des deux Parties étant requise pour que les tarifs entrent en vigueur. La variante comportant les mots « des deux Parties contractantes » serait employée si les Parties désiraient établir, dans le cadre de l'accord, les mêmes procédures de dépôt des tarifs pour les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties (par exemple, le délai indiqué au paragraphe 4.2) ; les dispositions du paragraphe 5 définissent lesquels de ces tarifs doivent faire l'objet d'une approbation, et de la part de qui. La seconde option serait également utile dans les cas où la

législation nationale d'une Partie visant sa ou ses propres entreprises de transport aérien est insuffisante et où cette Partie veut imposer à cette ou à ces entreprises une obligation de dépôt des tarifs.

Les clauses types n'évoquent pas la présentation d'une justification à l'appui d'un dépôt. Il est difficile sur le plan juridique et sur le plan pratique d'obtenir une justification économique d'entreprises de transport aérien étrangères, et les États devront peut-être se mettre d'accord sur la mesure dans laquelle cette justification peut être fournie et la forme de chaque présentation, s'ils veulent inclure une telle condition dans ce paragraphe.

Bien que ce soit une prérogative de chaque État de désigner la forme qu'il exige pour les dépôts de tarifs, il y a de nombreux avantages à ce que les États et les entreprises de transport aérien adoptent une présentation normalisée. L'OACI a publié des éléments indicatifs concernant la présentation des tarifs passagers des entreprises de transport aérien en vue du dépôt, y compris celle des justifications à l'appui, et ces éléments pourraient être utiles à ce propos. (Voir l'Appendice 2, Présentations des dépôts de tarifs, du Doc 9626 de l'OACI, *Manuel de la réglementation du transport aérien international.*) De plus, les États qui utilisent des systèmes électroniques de dépôt des tarifs, souhaiteront permettre le maintien du dépôt manuel des tarifs lorsque c'est nécessaire et s'efforceront d'assurer la compatibilité entre le système qu'ils utilisent, les systèmes élaborés par d'autres États et les systèmes informatisés de réservation utilisés par les entreprises de transport aérien. Ce faisant, les États consulteront d'autres États, des compagnies aériennes et des éditeurs de publications tarifaires, selon les besoins.

Dans certains accords bilatéraux récents, comportant des clauses tarifaires de double désapprobation, les partenaires bilatéraux ont convenu de supprimer complètement le dépôt formel des tarifs pour les compagnies aériennes désignées sur les routes de troisième et de quatrième libertés. Cela devrait devenir possible dans de nouvelles relations bilatérales, en fonction de la propagation de systèmes efficaces d'information tarifaire dans le monde aéronautique.

4.2 *Délai de dépôt*

Puisqu'il faut simplifier les procédures de dépôt, les clauses types expriment le délai de dépôt comme un maximum, le nombre de jours étant laissé en blanc pour être fixé par les États selon les circonstances qui entourent l'accord bilatéral en question. De nombreux États ont toujours imposé un délai de dépôt d'au moins 60 jours avant la date prévue de mise en application, avec un délai ultérieur de 30 jours pour l'approbation, et certains ont imposé des délais de 90/30 jours. Reconnaissant qu'il est devenu de plus en plus nécessaire, ces derniers temps, que les entreprises de transport aérien réagissent rapidement à la concurrence, certains États ont spécifié un délai de dépôt de 30 jours avant la date prévue de mise en application, suivi d'un délai de 30 ou de 15 jours pour l'approbation. La combinaison d'un délai de dépôt relativement court, exprimé sous la forme d'un maximum, avec une procédure d'approbation tacite faciliterait le traitement des tarifs sur les marchés où un court délai de dépôt, de 21 jours ou moins, est la pratique courante.

Paragraphe 5 — Approbation des tarifs

5.1 *Approbations nécessaires pour le transport entre les territoires des deux Parties contractantes*

Contrairement aux exigences de dépôt, dont la portée peut être grande, 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 deux Parties. Les tarifs totaux applicables à destination de points intérieurs, décrits dans les notes relatives au paragraphe 1, seraient également compris. Tout en conservant dans une des méthodes la condition classique voulant que ces tarifs soient approuvés par les deux Parties, les modèles comprennent aussi deux autres méthodes qui mettent de moins en moins l'accent sur la réglementation des tarifs. La méthode du pays d'origine, qui réglemente seulement les tarifs applicables au transport commençant sur le territoire de la Partie concernée, est un moyen terme entre la méthode de la double approbation, qui est toujours la méthode la plus largement adoptée pour réglementer les tarifs, et la méthode de la double désapprobation, où les États concernés n'ont pas de pouvoirs unilatéraux d'intervention en matière tarifaire.

Un grand nombre d'États préfèrent limiter l'initiative en matière de prix aux transporteurs de troisième et de quatrième liberté, mais il convient de noter que le texte facultatif donné entre parenthèses pour la méthode de la double désapprobation est inclus pour que les États qui souhaitent stimuler la concurrence, sur des marchés développés par exemple, puissent permettre que l'initiative en matière de prix soit prise par des entreprises de transport aérien autres que les transporteurs de troisième et de quatrième liberté, encore que la réglementation des tarifs de ces entreprises sur la (les) route(s) en question dépendrait aussi des dispositions de tous accords bilatéraux en vigueur avec les États desdites entreprises. Si ce texte facultatif était inclus, il ne serait pas nécessaire d'inclure le texte facultatif du paragraphe 5.3 qui permet à de telles entreprises d'appliquer des tarifs de mise à niveau. Le restant du texte du paragraphe 5.3 sera toujours applicable, toutefois, car il prévoit que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien non désignées de l'une ou l'autre Partie (qui peuvent desservir une partie d'une route entre les territoires des Parties et qui peuvent souhaiter participer aux tarifs sur une base intercompagnies) auront des possibilités au moins aussi favorables de mettre leurs tarifs à niveau que l'entreprise ou les entreprises d'un pays tiers.

En plus des trois méthodes présentées dans la clause type, il existe d'autres méthodes de réglementation bilatérale des tarifs internationaux que les États pourraient envisager. Ainsi, certains accords multilatéraux reposent sur un système de « zones tarifaires » et certains accords bilatéraux suivent une méthode semblable. Les systèmes de zones reposent sur des bandes tarifaires fixées pour différentes catégories de tarifs (première classe, classe affaires, classe économique, tarif réduit et tarif fortement réduit, par exemple). Chaque bande correspond à une fourchette déterminée en pourcentages par rapport à certains « niveaux de référence » et, dans le cas des tarifs réduits et fortement réduits, elle doit être assortie de certains types de conditions tarifaires, tout cela devant être établi par voie de négociation entre les Parties concernées. On crée ainsi des « zones de souplesse » qui sont soigneusement adaptées aux marchés particuliers dont il s'agit. Selon cette méthode, l'accord bilatéral de transport aérien spécifierait que tout tarif déposé par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes, pour le transport entre les territoires des Parties, qui répond aux exigences du système de zones ainsi élaboré serait automatiquement approuvé. Si le tarif déposé se situe hors des zones de souplesse spécifiées dans ce système ou si les exigences du système quant aux conditions tarifaires ne sont pas satisfaites, les tarifs sont alors généralement traités selon l'une des trois méthodes qui figurent déjà dans les modèles. Généralement, cette méthode de zones tarifaires est employée en corrélation avec le système des dépôts par un seul transporteur, lorsque l'accent est mis sur ce système, ou encore dans les cas où de tels dépôts sont permis comme solution de rechange à une coordination multilatérale. On trouvera à la page suivante une représentation schématique d'une version hypothétique d'un tel système de zones[1]. Les États sont priés de noter que la structure qui y figure ne constitue qu'une possibilité et qu'elle pourrait être adaptée aux besoins particuliers. Par exemple, d'autres systèmes ne prévoient de souplesse que vers le bas, d'autres prévoient une bande seulement pour les tarifs de classe économique ou les tarifs promotionnels et d'autres encore peuvent comporter des zones de classes tarifaires différentes.

La méthode des zones tarifaires pourrait aussi être modifiée et employée en corrélation avec une coordination multilatérale, si l'accent était mis sur celle-ci. Dans ce cas, les entreprises de transport aérien pourraient parvenir à un accord (généralement au sein d'une instance multilatérale) sur les tarifs à appliquer sur les routes visées par le système de zones. Ces tarifs recevraient automatiquement l'approbation des gouvernements intéressés s'ils se situaient à l'intérieur des zones tarifaires appropriées.

Une autre méthode possible est la réglementation des tarifs par le pays de désignation. Selon cette méthode, chaque Partie réglemente seulement les tarifs de ses propres entreprises de transport aérien désignées, pour tous les voyages, qu'ils commencent sur son propre territoire ou sur celui de l'autre Partie. Il est à noter que cette méthode donnerait à chaque Partie le pouvoir d'exercer une pression à la baisse sur les tarifs, en désapprouvant les augmentations proposées par sa propre ou ses propres entreprises de transport aérien, tant sur son propre marché que sur celui de son partenaire bilatéral.

Le régime tarifaire institué par l'Union européenne, en 1992, accorde aux compagnies aériennes communautaires des États membres la liberté de fixer leurs propres tarifs, mais permet à chaque État membre et à la Commission

1. La représentation schématique élaborée en 1989 n'est pas reproduite dans la présente édition.

européenne d'empêcher le maintien ou l'introduction de tarifs répondant à des critères prédéfinis, système qui, comme un arrangement de tarifs par zone, ne correspond à aucun des trois modèles tarifaires de base. Le règlement CEE n° 2409/92 établit des critères détaillés à appliquer dans deux cas :

1) pour retirer un tarif de base (le tarif le plus bas accordant une flexibilité totale) parce qu'il est excessivement élevé ;

2) pour empêcher, de façon non discriminatoire, de nouvelles réductions tarifaires dans un marché où tous les transporteurs aériens concernés subissent des pertes générales.

Les États devraient noter aussi qu'il existe de plus en plus de méthodes hybrides, dans le cadre desquelles, par exemple, on choisit une méthode de réglementation pour les tarifs normaux et une autre pour les tarifs promotionnels. On peut aussi utiliser les clauses types avec souplesse, en choisissant les éléments appropriés de chaque méthode selon les besoins. En outre, il y a des cas dans lesquels un processus d'approbation bilatérale est utilisé dans un contexte multilatéral régional, comme les dispositions sur la tarification du pays d'origine figurant dans le régime des services aériens « ciel ouvert » de la Communauté du Pacte andin et dans l'Accord sur les services aériens sous-régionaux signés par six États d'Amérique du Sud (Accord de Forteleza).

5.2 Approbations nécessaires pour le transport entre le territoire d'une Partie contractante et celui d'un État tiers

La législation ou la réglementation nationale des États comprend souvent une exigence générale de dépôt et d'approbation des tarifs pour tous les transports à destination et en provenance de leur territoire. Certains États voudraient donc l'indiquer, dans la mesure du possible, dans un accord bilatéral en précisant la compétence de chaque Partie en ce qui concerne les tarifs entre son territoire et un pays tiers. Dans le contexte d'un accord bilatéral déterminé, cela comprendrait les tarifs à destination et en provenance de n'importe quel point intermédiaire et de n'importe quel point au-delà sur les services de cinquième liberté autorisés par l'accord bilatéral en question. Le texte facultatif dans le cadre des méthodes de la double approbation et du pays d'origine aurait cet effet. Cependant, la forme effective de réglementation des tarifs en cause pourrait dépendre aussi de l'accord bilatéral en vigueur entre cette autre Partie contractante et l'État tiers concerné. Dans le cadre de la méthode de la double désapprobation, l'addition de ce libellé exprime l'intention qu'ont les Parties de limiter leur intervention en ce qui concerne les tarifs applicables aux services de cinquième et de « sixième » liberté. Cependant, pour que ces tarifs soient entièrement déréglementés, il faudrait qu'un type analogue d'accord bilatéral prévoyant une double désapprobation soit en vigueur entre l'État tiers et la Partie contractante concernée.

5.3 Approbation des tarifs de mise à niveau pour le transport entre les territoires des deux Parties contractantes

L'approbation de tarifs de mise à niveau donne souvent lieu à controverse entre les États. Les partenaires bilatéraux devront donc peut-être adapter ce paragraphe à leurs besoins particuliers. Par exemple, certains États souhaiteront peut-être inclure dans l'accord bilatéral même une définition de la mise à niveau d'après le modèle de celle qui est donnée ci-dessous. D'autres se contenteront peut-être de s'entendre sur une définition de façon plus informelle.

Définition de la mise à niveau : l'expression « mettre à niveau » signifie le droit d'établir à tout moment, au moyen des procédures accélérées qui peuvent être nécessaires, un tarif identique ou essentiellement semblable pour le transport entre les mêmes points. Des différences de conditions peuvent être autorisées en ce qui concerne l'itinéraire, les aéroports, les vols intracompagnies, les vols intercompagnies, l'horaire, les correspondances, le type d'avion, la configuration de l'avion, un changement d'avion, ou la distance (mais les États souhaiteront peut-être limiter le droit de mise à niveau si le tarif de mise à niveau permet un écart de plus d'un pourcentage spécifié par rapport à la plus courte distance parcourue entre les points d'origine et de destination considérés).

En ce qui concerne les différences d'itinéraire et de distance, les règles de construction des tarifs de transport aérien ont permis traditionnellement des écarts pouvant atteindre 20 %, mais il y a eu de nombreuses exceptions au chiffre général de 20 %. Si le transporteur qui offre le tarif à rejoindre a été autorisé à dépasser l'écart admis, cette facilité devrait aussi être accordée à tout transporteur qui veut se mettre à niveau.

Il importe de noter, toutefois, que beaucoup d'autres définitions que celle qui est donnée ci-dessus sont possibles et les États voudront peut-être formuler leur propre définition, adaptée à la situation de leurs propres marchés. Par exemple, les partenaires bilatéraux voudront peut-être élargir la définition de la mise à niveau pour inclure la mise à niveau de prix d'affrètement et/ou la mise à niveau de tarifs appliqués sur des marchés voisins (mise à niveau transfrontières). Dans de telles conditions, les États n'incluraient pas de texte limitant la mise à niveau aux services comparables « entre les mêmes points » et ils pourraient aussi juger utile d'inclure dans l'accord bilatéral une disposition stipulant que l'entreprise de transport aérien qui fait la demande doit fournir des preuves satisfaisantes du prix ou du tarif à rejoindre, sous la forme de publicité ou de brochures, etc., puisque ces prix ou ces tarifs n'auraient pas nécessairement été déposés auprès du gouvernement concerné.

Si une définition de la mise à niveau semblable à celle qui est donnée ci-dessus est adoptée et que l'accord bilatéral fait mention de « services comparables », les États devront faire preuve de discernement dans leur interprétation de l'expression car la définition admet des différences en ce qui concerne de nombreuses caractéristiques du produit offert par les entreprises de transport aérien. Pour la même raison, les États pourraient examiner s'il convient d'employer les mots « essentiellement semblable » au lieu d'« identique » pour indiquer que le tarif de mise à niveau proposé est le même que le tarif à rejoindre, sauf que quelques légères variations des conditions pourraient être admises, à condition que l'effet général de ces variations ne produise pas un ensemble de conditions qui soient moins restrictives que celles du tarif à rejoindre.

Le texte comprend un libellé facultatif qui soulignerait que le tarif à rejoindre peut résulter d'une combinaison de tarifs. Cela serait conforme aux dispositions de la définition du terme « tarif » donnée au paragraphe 1, et renforcerait ces dispositions, étant donné que le paragraphe 1 fait porter la définition sur de telles combinaisons lorsqu'elles sont commercialisées et vendues en tant que tarifs totaux.

5.4 Approbation des tarifs de mise à niveau pour le transport entre le territoire d'une Partie contractante et celui d'un État tiers

Si le texte facultatif du paragraphe 5.2 est inclus, le texte facultatif du présent paragraphe serait normalement inclus aussi afin de prévoir la possibilité requise de mise à niveau. Selon le libellé figurant dans le texte de la méthode de la double approbation et de celle du pays d'origine, la mise à niveau serait limitée aux tarifs applicables aux services de cinquième liberté. Si les États souhaitaient élargir la possibilité de manière à comprendre les services de « sixième liberté », ils pourraient omettre les mots « sur les services visés par le présent accord ». Le libellé dans le cadre de la méthode de la double désapprobation est déjà assez général pour englober de tels tarifs.

5.5 *Modalités d'approbation*

En ce qui concerne les différentes procédures d'approbation expresse ou tacite, les clauses types tiennent compte de la nécessité de rationaliser le traitement des soumissions tarifaires et mettent l'accent sur la seconde approche. Néanmoins, certains gouvernements voudront peut-être maintenir une condition exigeant qu'une approbation explicite soit donnée. (Même si des États peuvent avoir renoncé au droit de désapprouver des tarifs unilatéralement dans le cadre de la méthode de la double désapprobation, certains États pourraient tenir à conserver l'option d'accélérer les procédures en prévoyant une approbation expresse des tarifs proposés et un texte facultatif à cet effet est inclus dans la méthode de la double approbation.)

Pour des raisons de cohérence, les États qui choisissent d'inclure les paragraphes facultatifs 5.2 et 5.4 feraient normalement entrer de tels tarifs de cinquième liberté et de mise à niveau dans le cadre de ce paragraphe, en prévoyant ainsi des avis de désapprobation, et des avis d'insatisfaction le cas échéant, à l'égard de ces tarifs.

Les clauses types maintiennent une distinction entre les avis de désapprobation qui s'appliquent aux tarifs sur lesquels les Parties ont autorité et les avis d'insatisfaction qui s'appliquent aux tarifs sur lesquels le pouvoir de réglementation a été abandonné (comme dans le cas des tarifs applicables au transport à l'arrivée dans la méthode du pays d'origine et dans le cas des tarifs applicables au transport aussi bien à l'arrivée qu'au départ dans la méthode de la double désapprobation). Il y a un texte facultatif pour inciter à agir vite lorsqu'il s'agit de donner de tels avis d'insatisfaction.

Il faut généralement qu'un avis de désapprobation soit signifié à l'autre Partie, étant supposé que l'autre Partie informera les entreprises de transport aérien concernées. Cependant, cela n'est pas toujours le cas en pratique et dans certaines régions il a été jugé plus efficace de signifier l'avis à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien plutôt qu'à l'autre Partie concernée. Les mots facultatifs « et [ou] à l'entreprise ou aux entreprises concernées » ont été insérés, afin de permettre aux Parties d'employer cette méthode si celle-ci est jugée plus pratique. Comme pour le délai de dépôt, le délai dans lequel une désapprobation doit être notifiée est laissé en blanc, afin que les États le déterminent selon les circonstances qui entourent l'accord bilatéral en question. Voir aussi les notes relatives au paragraphe 4.2 ci-dessus.

5.6 *Ventes à des tarifs soumis à l'approbation gouvernementale*

Ce texte facultatif vise à éclaircir la situation en ce qui concerne la vente de transport à des tarifs proposés, bien qu'il soit possible de permettre de telles ventes sans nécessairement inclure une telle disposition dans l'accord bilatéral. Certains États n'autorisent pas de ventes à des tarifs qui n'ont pas encore été approuvés, et certains États peuvent envisager de restreindre les ventes de certains tarifs jusqu'à ce qu'ils aient été approuvés, afin d'éviter que le public exerce des pressions indues pour obtenir les tarifs en question, ce qui risquerait d'être préjudiciable à leur évaluation ultérieure. Cependant, de nombreux États permettent en général aux entreprises de transport aérien de vendre à des tarifs qui n'ont pas encore reçu l'approbation gouvernementale nécessaire. La principale justification semble être le besoin légitime des entreprises de transport aérien de disposer d'assez de temps pour mettre sur le marché un nouveau tarif. De plus, dans le cas de demandes d'augmentation, cela leur permettrait de profiter plus rapidement des recettes accrues. Dans les cas de diminution des tarifs, cette façon de procéder permet aux usagers de profiter plus rapidement de prix plus bas et donne aux entreprises de transport aérien la possibilité d'accroître leur trafic.

Des problèmes se posent si le nouveau tarif proposé est désapprouvé par la suite ou si la date d'entrée en vigueur prévue est différée, en raison d'un retard dans la décision gouvernementale. Dans ces circonstances, il sera généralement nécessaire d'accorder un remboursement aux personnes à qui le tarif proposé a été facturé ou de percevoir auprès d'elles un paiement supplémentaire. Les États exigeront donc des entreprises de transport aérien qu'elles indiquent clairement, lorsque c'est possible ou réalisable, dans leur publicité ou les autres formes d'offres au public ainsi que sur les billets, lettres de transport aérien ou reçus, que les tarifs sont offerts « sous réserve de l'approbation gouvernementale ». Ils exigeront des entreprises, ou les inciteront à présenter, une notification aux acheteurs, verbale ou écrite, du fait que le tarif n'est pas encore approuvé et, dans la mesure du possible, des conséquences possibles d'une désapprobation gouvernementale (par exemple, non-applicabilité éventuelle, paiement éventuel d'un supplément, droit à un remboursement). Les États devraient noter que l'adoption de la procédure d'approbation tacite présentée au paragraphe 5.5 éliminerait normalement les problèmes découlant d'un retard dans la décision gouvernementale.

La dernière phrase du paragraphe 5.6 est destinée à souligner le fait que les entreprises de transport aérien n'ont pas le droit de vendre à des tarifs proposés avant que ceux-ci aient été déposés, étant donné que cela risquerait, dans le cas de nouveaux tarifs à bon marché par exemple, de faire pression sur les gouvernements concernés pour que ceux-ci approuvent ces tarifs même s'il est considéré qu'ils ne sont pas justifiés ou, au moins, qu'ils accordent des dispenses pour autoriser les voyages pour lesquels les billets ont été achetés aux bas tarifs proposés, qu'ils rejetteront par la suite.

Des États pourraient aussi désirer inclure un texte pour traiter du cas où des augmentations tarifaires convenues sur le plan multilatéral pourraient avoir été approuvées par les partenaires bilatéraux mais, faute d'une ou plusieurs approbations gouvernementales, ne pas être en vigueur pour des routes voisines ou concurrentes visées par l'accord. Dans un tel cas, ils pourraient considérer que ces tarifs devraient seulement entrer en vigueur à la réception des

approbations gouvernementales nécessaires et à l'entrée en vigueur des parties pertinentes de l'accord lui-même (les mots « parties pertinentes » se rapportent à la partie de l'accord qui traite des routes reliées géographiquement, ce qui correspond souvent à une sous-région identifiable de l'IATA).

Paragraphe 6 — Procédures de consultation et de règlement des différends

6.1 *Processus de consultation*

Les clauses types prévoient le recours à un processus de consultation dans les trois méthodes de réglementation bilatérale des tarifs, sans limiter les circonstances dans lesquelles cela s'applique. Cependant, il est supposé que les États voudraient normalement demander une consultation à la réception d'un avis de désapprobation et, comme le laisse entendre le texte du paragraphe 5.5, lorsqu'ils expriment leur insatisfaction à propos d'un tarif. Les États conviendront peut-être que la consultation en question pourrait avoir lieu par écrit ou par des moyens électroniques.

Selon la méthode de la double approbation, l'une ou l'autre Partie peut désapprouver les tarifs de troisième et de quatrième libertés et, facultativement, les tarifs de cinquième liberté sur lesquels elle a autorité, et l'une ou l'autre Partie peut demander des consultations qui doivent aussi être résolues par accord des deux Parties ou soumises à un arbitrage.

Selon la méthode du pays d'origine, chaque Partie peut désapprouver seulement les tarifs de transport ayant leur origine sur son propre territoire, mais l'une ou l'autre Partie peut demander des consultations. Par contre, en cas de désaccord persistant, la décision de la première Partie l'emporte sans aucun recours à un arbitrage. Même si une Partie peut avoir cédé son pouvoir de réglementation sur les tarifs au départ du territoire de l'autre Partie, elle peut néanmoins exprimer son insatisfaction à leur sujet s'ils paraissent répondre à la description des tarifs inadmissibles, figurant au paragraphe 2.2, et elle peut demander des consultations. Cependant, en cas de désaccord persistant, le pouvoir de réglementation demeure entre les mains de l'autre Partie et, dans le cas de tarifs de cinquième liberté, en fonction de l'accord bilatéral en vigueur pour cette route, de l'État tiers concerné.

Selon la méthode de la double désapprobation, ni l'une ni l'autre des Parties ne peut désapprouver unilatéralement un tarif de troisième, de quatrième et, facultativement, de cinquième libertés, mais l'une ou l'autre Partie peut exprimer son insatisfaction si les tarifs lui paraissent répondre à la description des tarifs inadmissibles figurant au paragraphe 2.2, et elle peut demander des consultations. Toutefois, en cas de désaccord entre les Parties, les tarifs de troisième et de quatrième libertés prévalent, sans aucun recours à un arbitrage. Les tarifs de cinquième liberté prévaudraient aussi, à moins d'être désapprouvés en vertu des dispositions de l'accord bilatéral en vigueur pour la route en question.

Dans chaque cas, les délais de tenue de ces consultations sont laissés en blanc pour être fixés par les Parties, selon les circonstances particulières. Le texte contient un engagement de fournir « les renseignements nécessaires au règlement raisonnable des questions en cause ». La nature exacte de ces renseignements et leur provenance devraient être convenues entre les Parties, mais les renseignements devraient normalement contenir suffisamment de données économiques des entreprises de transport aérien pour permettre aux Parties de bien évaluer les propositions tarifaires. Voir aussi le passage des notes relatives au paragraphe 4.1 ci-dessus qui traite de la justification.

6.2 *Règlement des différends*

Ce texte facultatif pour la méthode de la double approbation présente la procédure d'arbitrage classique. Cependant, les partenaires bilatéraux pourraient préférer mettre au point une procédure accélérée de règlement des différends se rapportant spécialement aux tarifs, comme celle qui est recommandée par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et approuvée par le Conseil (Recommandation ATRP/9-2) dans les cas où un tarif constitue prétendument une mesure anticoncurrentielle, plutôt que d'employer la disposition sur l'arbitrage que l'accord bilatéral prévoit à des fins générales, ou omettre entièrement l'arbitrage des litiges en matière tarifaire, étant donné que les tarifs

sont sensibles à l'élément temps. Si la procédure ATRP est utilisée, les parties devront se mettre d'accord sur les caractéristiques et les circonstances dans lesquelles, par exemple, un tarif excessivement bas constituerait une concurrence déloyale.

6.3 *Désapprobation d'autres tarifs*

Le paragraphe 4.1 s'applique au dépôt de tarifs autres que pour le transport de troisième, de quatrième et de cinquième libertés. Au paragraphe 6.3, on trouve un texte facultatif qui prévoit, en fait, que la notification d'une éventuelle désapprobation des tarifs en cause par une Partie soit donnée à l'autre Partie, par courtoisie. Les Parties pourraient vouloir convenir que cet avis soit signifié par notification à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien concernées. Les États devraient noter qu'un contrôle indirect de ces tarifs peut parfois être exercé grâce au droit que possède un État d'approuver ou de désapprouver les règles de construction tarifaire qui, dans le cas de voyages à secteurs multiples, détermineraient souvent le niveau des tarifs en question.

Paragraphe 7 — Durée des tarifs établis

Le texte porte sur des circonstances telles que le retrait des tarifs par la ou les entreprises de transport aérien en cause ou la désapprobation (d'un tarif précédemment approuvé) par une des Parties ou les deux (dans la méthode de la double approbation), par la Partie sur le territoire de laquelle le transport a commencé (dans la méthode du pays d'origine) ou par les deux Parties (dans la méthode de la double désapprobation). Le texte n'indique pas l'adresse à laquelle doit être envoyé un avis mettant fin à l'approbation et les partenaires bilatéraux pourraient spécifier que cette adresse doit être donnée à l'autre Partie.

Le fait d'assujettir le retrait d'un tarif à l'approbation des Parties compétentes a été laissé facultatif, étant donné que certains États pourraient préférer laisser l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées exercer leur jugement commercial, tandis que d'autres pourraient préférer conserver le pouvoir d'assurer la persistance de tout tarif qu'ils jugent souhaitables. Les États désireux de permettre que la durée de validité d'un tarif soit prolongée pendant plus de douze mois omettraient dans le texte l'énoncé facultatif.

Paragraphe 8 — Contrôle de l'application des tarifs

Les dispositions classiques de contrôle de l'application des tarifs ont été insérées dans les modèles à titre facultatif dans les cas des méthodes de la double désapprobation et du pays d'origine. Les États préféreront peut-être élaborer des articles adaptés aux circonstances de l'accord bilatéral particulier dont il s'agit. Par ces articles, les États pourraient a) chercher à obtenir que tous les transporteurs exploitant des vols à destination et/ou en provenance de leurs territoires prennent les mesures appropriées pour assurer l'application des tarifs qu'ils ont déposés et qui n'ont pas été désapprouvés, et b) faire en sorte que chaque transporteur soit tenu entièrement responsable des violations des tarifs homologués commises par ses agents, sauf dans les domaines qui relèvent de la compétence exclusive des agents.

Quelles que soient les dispositions sur le contrôle de l'application des tarifs, les États pourraient juger bon de prendre une ou plusieurs des mesures suivantes :

a) coopérer entre eux pour encourager leurs transporteurs désignés à respecter les tarifs approuvés, conformément à l'accord bilatéral en cause ;

b) favoriser les consultations et l'échange d'informations entre gouvernements et avec tous les secteurs de l'industrie : transporteurs, intermédiaires et, lorsque cela est possible, le consommateur, ainsi que tous groupes locaux ou régionaux de transporteurs se livrant à des activités de surveillance des tarifs et/ou d'amélioration de la recette unitaire ;

c) appuyer ou prendre en compte les programmes locaux ou régionaux que les transporteurs peuvent avoir établis afin de préserver l'intégrité des tarifs, en établissant leurs méthodes et critères nationaux pour contrôler l'application des tarifs ;

d) déployer des efforts concertés pour éliminer les raisons qui sont à l'origine des violations tarifaires.

C. MÉCANISMES MULTILATÉRAUX D'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS AÉRIENS

4.3 Un certain nombre de recommandations sur ce sujet ont été adoptées par le Groupe d'experts sur les tarifs (FRP) et par trois Conférences de transport aérien (SATC, 1977 ; AT Conf/2, 1980 ; AT Conf/3, 1985), puis sanctionnées par le Conseil et, dans certains cas, par l'Assemblée.

GÉNÉRALITÉS

4.4 La recommandation ci-après préconise la tenue de réunions entre transporteurs aériens internationaux réguliers ainsi qu'entre transporteurs aériens réguliers et non réguliers, en vue de l'examen de questions tarifaires.

Recommandation SATC n° 7

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI prie instamment les États d'encourager leurs transporteurs nationaux à se réunir à l'échelon régional de sorte que les vues de *tous* les transporteurs qui exploitent des vols sur les routes en cause soient prises en considération.

4.5 Dans la recommandation ci-après, la Conférence spéciale de transport aérien a souligné que les compagnies aériennes devaient avoir des chances égales de participer au transport sur les routes faisant l'objet des accords tarifaires.

Recommandation SATC n° 17

LA CONFÉRENCE

1. RECOMMANDE que, au sein des conférences de trafic de l'IATA ou hors du cadre du mécanisme d'établissement des tarifs de l'IATA, les compagnies, en adoptant des accords tarifaires, respectent rigoureusement le principe selon lequel chaque compagnie aérienne qui exploite des vols sur une route, ou sur des tronçons de cette route, doit avoir les mêmes chances que les autres compagnies de participer au transport ;

2. RECOMMANDE EN OUTRE qu'en approuvant les tarifs, les gouvernements s'assurent que les compagnies respectent rigoureusement le principe mentionné ci-dessus.

4.6 Pour rehausser le rôle du mécanisme multilatéral d'établissement des tarifs, la deuxième Conférence de transport aérien a adopté sa Recommandation n° 9. La 27e session de l'Assemblée (1989) a réaffirmé la validité de la Recommandation n° 9 et, par voie de conséquence, l'adhésion de l'Organisation au rôle du multilatéralisme dans l'établissement des tarifs aériens internationaux.

Recommandation n° 9 — AT Conf/2

LA CONFÉRENCE

1. RECOMMANDE que l'examen de tout système multilatéral d'établissement des tarifs internationaux fasse intervenir la participation de toute la collectivité aéronautique internationale ;

2. RECOMMANDE que les gouvernements évitent toute action unilatérale qui pourrait avoir une influence défavorable sur les efforts déployés par les transporteurs pour aboutir à un accord sur les tarifs ;

3. RECOMMANDE que les tarifs internationaux soient établis sur une base multilatérale et que, lorsqu'ils sont établis au niveau régional, le système multilatéral instauré à l'échelle mondiale soit pris en considération ;

4. RECOMMANDE que, dans les cas où il s'applique, le mécanisme multilatéral à l'échelle mondiale des conférences de trafic de l'IATA soit adopté comme première option dans l'établissement des tarifs internationaux soumis à l'approbation des États intéressés et que les transporteurs ne soient pas découragés de participer au mécanisme.

4.7 La recommandation ci-après du Groupe d'experts sur les tarifs encourage à établir des tarifs faciles à comprendre et simples dans leur structure, tout en tenant compte des avantages qui peuvent découler d'une diversité de tarifs.

Recommandation FRP/11-4

IL EST RECOMMANDÉ que les États encouragent les compagnies aériennes à élaborer des tarifs qui soient faciles à comprendre et dont la structure soit simple, tout en tenant compte des avantages qui peuvent découler d'une diversité de tarifs.

4.8 Le Groupe d'experts sur les tarifs aériens internationaux a adopté trois recommandations relatives à l'intervention des gouvernements dans le mécanisme multilatéral d'établissement des tarifs des services réguliers, que le Conseil a entérinées par la suite. Les deux premières, qui portent respectivement sur les réserves ou les modifications des gouvernements et sur les ordres gouvernementaux, peuvent être considérées comme étant un complément de la Recommandation nº 9 de la deuxième Conférence de transport aérien (reproduite ci-dessus). La troisième recommandation du même groupe traite de la durée d'application des ordres gouvernementaux.

Recommandation FRP/2-1

IL EST RECOMMANDÉ que les États, tenant compte du fait que les réserves ou les modifications imposées par les gouvernements au sujet de structures tarifaires multilatéralement convenues (en totalité ou en partie) peuvent perturber ces structures, s'abstiennent le plus possible de toute décision qui aurait une influence défavorable sur les structures existantes.

Recommandation FRP/2-2

IL EST RECOMMANDÉ que les États, tenant compte du fait que certains ordres gouvernementaux peuvent saper et empêcher le développement d'une structure tarifaire intégrée multilatéralement convenue, prennent en considération les vues des autres États en cause et cherchent à éviter le plus possible d'émettre des ordres gouvernementaux qui :

a) établissent une discrimination en faveur de certains usagers ou transporteurs, et/ou

b) ont des incidences sur une vaste zone géographique, et/ou

c) s'écartent largement de la structure en vigueur.

Recommandation FRP/2-3

IL EST RECOMMANDÉ que les États, tenant compte du fait que les structures tarifaires multilatéralement convenues subissent continuellement des modifications et que, par conséquent, les circonstances dans lesquelles un gouvernement se voit amené à émettre un ordre gouvernemental peuvent cesser d'exister au bout d'un certain temps, s'efforcent de réexaminer chaque ordre gouvernemental au bout d'un délai approprié afin d'établir s'il est souhaitable de le maintenir en application, et tout ordre gouvernemental devrait, de toute manière, comporter une date d'expiration au-delà de laquelle une nouvelle décision serait nécessaire pour proroger la validité du tarif en cause.

D. PRATIQUES ET PROCÉDURES RELATIVES À L'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS DE TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS ET DE FRET

4.9 Des recommandations sur ce sujet général ont été adoptées par trois Conférences de transport aérien et, dans certains cas, actualisées ou développées par le Groupe d'experts sur les tarifs et par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien. Les recommandations actuelles figurent sous les rubriques « Généralités » et « Fret et transport non régulier ».

GÉNÉRALITÉS

4.10 Le Groupe d'experts sur les tarifs a formulé des conditions expresses concernant le dépôt électronique des tarifs et la communication en temps utile, par les transporteurs aériens, des renseignements sur les tarifs. Ces conditions sont énoncées dans les Recommandations FRP/9-2 et FRP/11-1.

La Recommandation nº 10 de la deuxième Conférence de transport aérien demande aux États de mettre les tarifs déposés à la disposition de toutes les parties intéressées et la Recommandation nº 16 de la troisième Conférence de transport aérien inclut les incitations dans les tarifs internationaux.

Le Groupe d'experts sur les tarifs a recommandé de considérer comme éléments de tarifs internationaux : des montants ajoutés, certains tarifs intérieurs et les tarifs intérieurs qui sont combinés avec des tarifs internationaux (Recommandation FRP/9-1).

Recommandation FRP/9-2

IL EST RECOMMANDÉ aux États, lorsqu'ils élaborent des systèmes électroniques de dépôt des tarifs :

a) de permettre le maintien du dépôt manuel des tarifs pour les compagnies lorsque cela est nécessaire ;

b) de s'efforcer d'assurer la compatibilité entre le système de dépôt des tarifs qu'ils élaborent, les systèmes élaborés par les administrations d'autres États et les systèmes informatisés de réservation utilisés par les compagnies aériennes ;

c) de consulter d'autres États, compagnies aériennes et éditeurs de tarifs, selon les besoins.

Recommandation FRP/11-1

IL EST RECOMMANDÉ que les États, pour accélérer les décisions des autorités aéronautiques et offrir ainsi promptement aux usagers des tarifs innovateurs de passagers et de fret, et aussi pour promouvoir un trafic nouveau, encouragent les transporteurs aériens à communiquer sur demande aux autorités aéronautiques, en temps utile, des renseignements précis et suffisants sur les services réguliers et les vols non réguliers.

Recommandation nº 10 — AT Conf/2

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que les États, lorsqu'ils reçoivent les tarifs déposés par des exploitants de vols réguliers et non réguliers, communiquent ces tarifs sur demande, chaque fois que cela est possible (et, à la discrétion des gouvernements, contre rémunération) à toutes les parties qui ont signifié leur intérêt à l'égard des tarifs déposés.

Recommandation FRP/9-1

IL EST RECOMMANDÉ qu'en se conformant à leurs ententes bilatérales, les États considèrent comme éléments de tarifs internationaux :

a) les montants ajoutés, c'est-à-dire les montants établis pour le transport sur des secteurs internationaux ou intérieurs uniquement aux fins de la construction de tarifs internationaux totaux ;

b) les tarifs intérieurs qui ne sont vendus que conjointement avec un tarif international, qui ne sont pas offerts pour des voyages purement intérieurs et qui ne sont pas offerts dans les mêmes conditions à tous les transporteurs internationaux et aux usagers des services de ces transporteurs ;

c) tout tarif total résultant de la combinaison de tarifs intérieurs et internationaux et dont le montant représente un rabais par rapport à celui d'un tarif international approuvé.

En conséquence, les États peuvent exiger que ces montants ajoutés, tarifs intérieurs et tarifs totaux soient déposés pour approbation.

FRET ET TRANSPORT NON RÉGULIER

4.11 Le Groupe d'experts sur les tarifs a recommandé (FRP/11-3) que, dans certains cas, les intermédiaires qui interviennent dans l'établissement des tarifs de transport non régulier soient réglementés.

La deuxième Conférence de transport aérien a adopté la Recommandation n° 22, sur les pratiques liées aux tarifs de fret (et leur simplification) et la Recommandation n° 20 sur l'atténuation des problèmes administratifs dans les cas où des États exercent un contrôle unilatéral sur les tarifs de transport non régulier de passagers.

Recommandation FRP/11-3

IL EST RECOMMANDÉ que, lorsqu'ils sont convaincus de la nécessité d'une telle mesure dans l'intérêt des usagers, et que leur législation nationale le permet, les États assujettissent les organisateurs de voyages, les groupeurs et les transitaires de fret, pour le trafic qui a son origine sur leur territoire, à l'obtention d'une licence ou à toute autre procédure réglementaire analogue comprenant, s'il y a lieu, le dépôt des prix de détail ainsi que des conditions associées à ces prix.

Recommandation n° 22 — AT Conf/2

LA CONFÉRENCE,

RECONNAISSANT que les marchés du fret aérien sont extrêmement complexes et hétérogènes,

1. RECOMMANDE que les États encouragent les transporteurs à offrir un plus vaste éventail de services, avec un régime souple et diversifié de fixation des prix, afin de répondre promptement aux besoins divergents et changeants des différentes catégories d'usagers ;

2. RECOMMANDE que, pour réduire les possibilités d'interprétation arbitraire de l'applicabilité des tarifs de fret, une présentation plus claire et plus simple de ces tarifs soit adoptée, afin de permettre la large diffusion des publications tarifaires qui en facilite l'utilisation.

E. RÈGLES ET CONDITIONS LIÉES AUX TARIFS DE TRANSPORT RÉGULIER DE PASSAGERS

4.12 La deuxième Conférence de transport aérien a adopté une recommandation sur les changements de tarifs intervenant après l'achat du billet et a demandé au Conseil d'examiner les règles et conditions liées aux tarifs internationaux. Le Conseil a ultérieurement approuvé un certain nombre de recommandations formulées par le

Groupe d'experts sur les tarifs (et, dans certains cas, développées par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien), qui sont présentées sous les titres suivants : « Garantie des tarifs », « Bagages », « Conditions de transport », « Conditions qui s'attachent à différents types de tarifs », « Divulgation des règles et conditions relatives aux tarifs », « Procédures de remboursement », « Refus d'accès à l'embarquement », et « Fret ».

GARANTIE DES TARIFS

4.13 La deuxième Conférence de transport aérien a adopté la recommandation ci-après pour assurer aux consommateurs une protection raisonnable en cas de hausse des tarifs après l'achat de leurs billets.

Recommandation n° 11 — AT Conf/2

LA CONFÉRENCE

NOTE l'existence de règles générales selon lesquelles le tarif demandé au passager est celui qui est applicable à la date du début du voyage ;

CONVIENT

a) qu'en cas de majorations tarifaires, ces règles peuvent être inéquitables pour les passagers qui, de bonne foi, se seraient totalement engagés à voyager à un tarif inférieur précédemment en vigueur, particulièrement à une époque où des augmentations plus fortes et plus fréquentes sont proposées ;

b) que toute modification de ces règles devrait tenir compte des intérêts divergents de ces passagers, des autres passagers qui, en vertu d'une règle modifiée, pourraient être appelés à supporter une part excessive de l'augmentation des tarifs, et des compagnies aériennes qui doivent faire face à des augmentations de coûts inévitables ;

c) que les compagnies aériennes elles-mêmes revoient ces règles et proposent une modification qui puisse être acceptée.

BAGAGES

4.14 Dans ses travaux sur la question des franchises de bagages et des suppléments pour excédents de bagages, le Conseil a cherché à réduire au minimum les effets défavorables de l'existence de deux régimes distincts de franchises, le système « poids » et le système « pièces », et à faciliter l'élaboration d'un régime unique.

La première conclusion approuvée par le Conseil (FRP/5-1) traitait de la nécessité de veiller à ce que des renseignements suffisants sur les franchises de bagages et suppléments pour excédents de bagages soient communiqués aux passagers.

Une autre recommandation intérimaire que le Conseil a approuvée (FRP/6-4) préconise l'application pour les passagers des règles du point d'origine relatives aux franchises de bagages et suppléments pour excédents de bagages.

Recommandation FRP/5-1

LE GROUPE

1. NOTANT que les franchises de bagages et suppléments varient d'une route à l'autre et parfois d'un transporteur à l'autre ;

2. RECOMMANDE que les États encouragent les compagnies aériennes et leurs agents à fournir aux passagers, suffisamment à l'avance de leur voyage, des renseignements qui portent sur les questions ci-après :

a) les limites de la franchise de bagages qui leur est accordée depuis le point d'origine ;

b) la possibilité qu'une franchise différente, fondée sur le système « poids » ou sur le système « pièces », soit appliquée sur différentes parties d'un voyage intercompagnies ou pour le voyage de retour ; et, si possible, les détails du ou des systèmes qui se présenteront au cours du voyage prévu ;

c) le fait que la compagnie aérienne peut accepter des excédents de bagages moyennant le supplément dû dans le cadre du système applicable et conformément à ses propres règlements, ainsi que des renseignements concernant le montant de ce supplément.

Recommandation FRP/6-4

IL EST RECOMMANDÉ que, dans un souci de simplification pour l'usager et dans l'attente de l'adoption d'un système unifié de franchises de bagages, les États envisagent d'instaurer, par les moyens les plus appropriés, des arrangements qui permettraient à un passager, s'il en manifeste le désir, de conserver pendant tout son voyage la franchise de bagages applicable à son point d'origine.

4.15 En vue de l'élaboration d'un système uniforme pour les bagages par une harmonisation progressive, le Conseil a approuvé également une autre recommandation du Groupe d'experts (FRP/6-3) proposant certains éléments communs pouvant servir de point de départ à une harmonisation des deux systèmes de base.

Une recommandation ultérieurement approuvée par le Conseil et adressée aux États sur cette question (FRP/6-5) propose d'harmoniser d'une façon particulière les suppléments appliqués pour excédents de bagages dans le système « pièces » et dans le système « poids ».

La plus récente recommandation du Groupe d'experts sur les tarifs (FRP/10-2) demande aux États de prendre des dispositions en vue de ramener les suppléments pour excédents de bagages selon le système « poids » à des niveaux mieux en rapport avec les coûts, afin de s'acheminer vers l'harmonisation ultime des systèmes « pièces » et « poids ».

Recommandation FRP/6-3

IL EST RECOMMANDÉ :

que, dans un souci de simplification, et comme premier pas vers l'adoption d'un système unifié de franchises de bagages, les États, par l'intermédiaire de l'OACI, d'autres organisations internationales ou individuellement, envisagent

d'encourager les compagnies aériennes à prendre des mesures en vue d'harmoniser entre eux le système « pièces » et le système « poids » existants :

a) en établissant une limite commune pour le total des bagages dont le transport est compris dans le prix du billet de passage ;

b) en établissant un nombre commun de pièces de bagages dont le transport est compris dans le prix du billet de passage ;

que, dans ce processus, l'attention voulue soit accordée 1) au fait qu'il est souhaitable de prévoir des dispositions différentes selon la classe de service et, si c'est nécessaire pour faciliter la manutention, 2) à la fixation de limites communes de poids et de dimensions maximales pour toute pièce de bagages.

Recommandation FRP/6-5

IL EST RECOMMANDÉ que les États, par l'intermédiaire de l'OACI, d'autres organisations internationales ou individuellement, encouragent les compagnies aériennes à envisager, lorsqu'elles examineront les suppléments pour excédents de bagages, d'harmoniser ces suppléments en les exprimant en un pourcentage du tarif normal aller simple qui sera jugé approprié pour le système en vigueur.

Recommandation FRP/10-2

IL EST RECOMMANDÉ qu'en examinant les suppléments pour excédents de bagages qui leur sont soumis, pour le transport à destination ou en provenance de leur territoire, les États cherchent à obtenir que ces suppléments soient en rapport avec le coût du transport. Sur cette base, il conviendrait que les États examinent si ces suppléments devraient être établis à un niveau ne dépassant pas 1 % du tarif normal applicable de classe économique aller simple par kilogramme d'excédent.

CONDITIONS DE TRANSPORT

4.16 Les diverses conditions auxquelles est soumis l'achat de billets des compagnies aériennes sont en partie énoncées dans les conditions générales de transport des compagnies et en partie spécifiées dans le cas de chaque tarif. Afin d'assurer la disponibilité et la cohérence de ces conditions liées aux tarifs, le Conseil a approuvé la recommandation ci-après.

Recommandation FRP/6-7

IL EST RECOMMANDÉ :

1. que les États fassent en sorte que, sous réserve de leurs engagements internationaux et de leur politique nationale, toutes les conditions liées aux tarifs qui sont approuvés par les gouvernements soient concordantes, qu'elles figurent dans les conditions de transport ou soient associées aux tarifs déposés et approuvés.

2. que les États encouragent les compagnies aériennes à mettre à la disposition du public, sur demande, toutes les prévisions voulues au sujet aussi bien des conditions de transport que des conditions liées aux tarifs applicables.

CONDITIONS RÉGISSANT DIFFÉRENTS TYPES DE TARIFS

4.17 La Recommandation FRP/8-1 demande aux États de limiter au strict minimum leur intervention dans l'établissement des conditions tarifaires.

Recommandation FRP/8-1

CONSIDÉRANT les avantages que présente pour les compagnies aériennes et les usagers l'existence d'un vaste choix de types de tarifs, il est recommandé que les États :

a) limitent au minimum indispensable leur intervention dans la question des conditions tarifaires ;

b) veillent à ce que cette intervention vise en particulier à éviter que soient établies des conditions de nature à créer des discriminations excessives entre usagers, des conditions onéreuses pour les usagers ou des conditions nettement antiéconomiques.

DIVULGATION DES RÈGLES ET CONDITIONS RELATIVES AUX TARIFS

4.18 La recommandation ci-après porte sur la divulgation de toutes les conditions liées aux tarifs.

Les renseignements en question (Indications à l'usage des utilisateurs du transport aérien) ont été communiqués aux États par lettre (SL 85/68) et ils figurent actuellement à l'Appendice 4 du Doc 9626 — *Manuel sur la réglementation du transport aérien international*. La cinquième Conférence mondiale de transport aérien de 2003 (ATConf/5) a également abordé la question plus générale de l'intérêt des consommateurs et tiré certaines conclusions (voir l'Appendice 4 du présent document). Le chapitre 4.9 du Doc 9626 contient d'autres éléments sur les droits des passagers.

Recommandation FRP/8-6

IL EST RECOMMANDÉ que l'OACI porte à la connaissance des États le contenu possible des publications destinées à renseigner les usagers du transport aérien au sujet de leurs droits et obligations.

PROCÉDURES DE REMBOURSEMENT

4.19 Après avoir étudié en détail les pratiques de remboursement des titres de transport non utilisés, le Groupe d'experts sur les tarifs a énuméré ses conclusions dans la Recommandation FRP/10-4.

Recommandation FRP/10-4

IL EST RECOMMANDÉ que les États, en examinant les dispositions relatives au remboursement de titres de transport qui leur sont soumises par les compagnies aériennes, veillent à ce que les intérêts des usagers et ceux des compagnies aériennes soient pleinement pris en considération et, à cette fin :

a) encouragent les compagnies aériennes à aviser les passagers de leur droit à un remboursement et de leur obligation de présenter le titre de transport et les autres documents appropriés, et à les informer des pénalités et des frais de service qui pourraient être appliqués pour l'altération, l'annulation ou la perte de billets, de l'intérêt qu'ils auraient à souscrire une assurance d'annulation de voyage et des conséquences éventuelles du non-respect des conditions fixées par les services d'immigration ;

b) considèrent les remboursements comme étant non volontaires, et donc non sujets à des frais de service, dans les cas établis de maladie ou de décès ;

c) cherchent à obtenir que, sous réserve des réglementations monétaires nationales, lorsque des remboursements sont effectués dans une monnaie autre que la monnaie d'achat du titre de transport, le taux de change bancaire approprié entre les monnaies en cause soit utilisé ;

d) encouragent les compagnies aériennes à réduire au minimum les délais de remboursement, en mettant à profit, dans la mesure du possible, les progrès de l'informatisation qui permettent d'accélérer le traitement des demandes de remboursement.

REFUS D'ACCÈS À L'EMBARQUEMENT

4.20 Sur la question de l'indemnisation pour refus d'embarquer des passagers qui ont des réservations confirmées, le Conseil a approuvé une recommandation du Groupe d'experts sur les tarifs, qui encourage les États à instaurer un système d'indemnisation. Le Conseil a aussi approuvé des lignes directrices élaborées par le Groupe d'experts pour application facultative et adaptation par les États.

Recommandation FRP/6-1

IL EST RECOMMANDÉ que les États envisagent la possibilité d'instaurer un système d'indemnisation pour refus d'accès à l'embarquement, par les moyens que chacun d'eux trouverait les plus appropriés selon les conditions existant dans le pays et selon la législation nationale. Il pourrait s'agir d'un système prescrit par le gouvernement ou d'un système que les compagnies aériennes seraient encouragées à instaurer collectivement, de concert avec les pouvoirs publics et avec les organismes représentant les consommateurs.

Lignes directrices relatives aux systèmes d'indemnisation pour refus d'accès à l'embarquement (aux fins d'application facultative et d'adaptation à la législation nationale et aux circonstances particulières)

Champ d'application

Vols réguliers internationaux au départ de l'État en cause et vols intérieurs dans l'État de départ en correspondance directe avec un vol international.

Définition de l'expression « Réservation confirmée »

Le numéro, la date et l'heure du vol, ainsi que la mention « OK », sont indiqués sur le billet aux endroits prévus ou par des moyens électroniques, par la compagnie aérienne ou son agent autorisé. La mention « OK » devrait si possible, être étayée par un numéro de référence de la réservation et/ou par l'identification de la compagnie aérienne ou de l'agent en cause[1].

Spécification des dispositions relatives à l'indemnisation

a) *Débours.* Au minimum, et dans une mesure raisonnable, fourniture à titre gratuit de ce qui suit, ou remboursement des dépenses correspondantes :

1) appel téléphonique ou envoi d'un télégramme au lieu de destination ;

2) repas et rafraîchissements correspondant au délai d'attente jusqu'à l'embarquement sur le premier vol de remplacement de la même compagnie ou d'une autre compagnie sur lequel il y a de la place[2] (ou dans un autre moyen de transport) ;

3) chambre d'hôtel si le délai d'attente dépasse un certain nombre d'heures[3] ;

4) transport au sol en provenance et à destination de l'aéroport ;

5) en outre, les mêmes dépenses au cours d'une période d'attente en route résultant de ce que le passager a manqué des vols de correspondance visés par le même billet.

et/ou

b) *Dommages-intérêts.* Sous réserve de minimums et/ou maximums spécifiés, qui seront revus périodiquement, (x) pour cent de la valeur du coupon de vol correspondant au vol sur lequel l'accès à l'embarquement a été refusé, plus (x) pour cent de la valeur des coupons de vol pour les vols successifs visés par le même billet et que le passager a manqués parce que l'accès à l'embarquement lui a été refusé. Si la valeur du ou des coupons de vol doit être déterminée au prorata du parcours total ou sur la base des arrangements d'échanges intercompagnies ou de voyage à forfait, le montant des dommages-intérêts devrait correspondre à (x) pour cent du tarif direct applicable entre les points visés par le(s) coupon(s) de vol dont il s'agit (pour un transport de même classe et soumis aux mêmes conditions que le transport qui a été refusé), tarif direct qui aurait été à payer si des questions de prorata, d'échanges intercompagnies ou d'arrangements au sol n'étaient pas intervenues[4].

Circonstances dans lesquelles aucune indemnité pour refus d'accès à l'embarquement n'est à payer

a) Aucun paiement pour débours ne sera effectué si le passager cherche à obtenir sur le champ le remboursement de la partie inutilisée du billet en cause, au lieu d'accepter un vol de remplacement.

b) Il ne sera pas payé de dommages-intérêts si le vol de remplacement (ou un autre moyen de transport) doit arriver à la destination du passager moins de (y) heures après le vol pour lequel l'accès à l'embarquement a été refusé[5].

c) Le passager n'a pas respecté les conditions imposées par la compagnie aérienne en ce qui concerne l'émission des billets et les conditions d'enregistrement.

d) Le passager ne s'est pas soumis au contrôle de sûreté ou n'a pas accompli les formalités de départ.

e) Après l'enregistrement, le passager ne s'est pas présenté à l'embarquement.

f) La compagnie aérienne est en droit de refuser le transport dans certains cas que prévoient ses conditions de transport ou la législation nationale, applicable, notamment en raison du comportement du passager,

de son état de santé ou s'il n'est pas muni des documents de voyage requis, ou encore si ces documents ne sont pas en bonne et due forme.

g) En raison de circonstances indépendantes de la volonté de la compagnie aérienne, elle doit renoncer à offrir tout ou partie de la capacité du vol.

h) Un service d'une classe supérieure à celle qui était spécifiée sur le billet est offert sur le même vol sans majoration de prix.

i) Le passager voyage gratuitement ou à un tarif réduit dont le grand public ne peut bénéficier ni directement ni indirectement, par l'intermédiaire d'une compagnie aérienne, d'un agent de voyage ou d'un organisateur de voyages.

Ordre de priorité à suivre en cas de refus d'accès à l'embarquement ou de débarquement de passagers

Les compagnies aériennes devraient être autorisées à appliquer l'ordre de priorité qu'elles auront elles-mêmes établi, mais elles devraient accorder l'attention voulue aux passagers qui voyagent en raison du décès ou de la maladie d'un membre de leur famille, aux passagers âgés ou infirmes et aux enfants non accompagnés. Si la compagnie a établi un ordre de priorité, tout passager auquel l'accès à l'embarquement est refusé devrait, à sa demande, pouvoir en prendre connaissance.

Appel aux volontaires si un certain nombre de passagers ne peuvent avoir accès à l'embarquement ou doivent être débarqués

Avant de refuser l'accès à l'embarquement à des passagers qui n'acceptent pas cette mesure de leur propre gré, les compagnies aériennes devraient être autorisées à faire appel aux volontaires qui accepteraient, en échange d'une indemnisation à négocier, de renoncer à leur place dont la réservation a été confirmée.

Droit à réparation

a) *Cas où l'indemnisation est limitée aux débours.* L'application des dispositions du système devrait se faire expressément sans préjudice d'autres recours et ne devrait pas impliquer ni constituer une renonciation du passager au droit de demander réparation.

b) *Cas où l'indemnisation comprend le paiement de dommages-intérêts.* En principe, l'acceptation du paiement devrait entraîner l'extinction des droits du passager[6]. Cependant, les passagers devraient avoir la faculté de refuser le paiement et de chercher à obtenir réparation par voie d'action en justice. Le passager qui accepte des dommages-intérêts pour refus d'accès à l'embarquement peut être invité à signer une déclaration par laquelle il renonce à demander à la compagnie aérienne toute autre indemnisation. Toute déclaration de cette sorte devrait appeler l'attention du passager sur le fait qu'il dispose d'un autre recours.

Délais applicables aux demandes d'indemnisation

Il convient que le passager qui veut introduire une demande de dommages-intérêts le fasse dans un délai de (z) heures/jours[7] ; la compagnie aérienne qui accepte la demande sera tenue d'effectuer le paiement dans un délai de (z) heures/jours.

Divulgation des pratiques des compagnies aériennes

Les compagnies aériennes et les agents de voyages devraient être tenus d'afficher une notice explicative qui expose clairement le système d'indemnisation pour refus d'accès à l'embarquement qui a été établi ou approuvé par les autorités nationales en cause, et les compagnies devraient mentionner l'existence de ce système dans leurs conditions de transport. De plus, les compagnies aériennes devraient remettre à tout passager à qui l'accès à l'embarquement est refusé une notice d'un type prescrit.

NOTES :

1. Le fait que cette définition soit acceptée aux fins d'un système d'indemnisation pour refus d'accès à l'embarquement ne devrait pas nécessairement avoir valeur de preuve aux fins d'une action en justice.
2. Ajouter s'il y a lieu les mots « au choix du passager ».
3. Nombre d'heures réel à spécifier dans les différents systèmes s'il y a lieu.
4. Les pourcentages réels seront spécifiés dans chacun des systèmes. Dans les systèmes existants, ces pourcentages s'échelonnent entre 50 % dans les cas où les débours sont également remboursés et 100 à 200 % dans les cas où ils ne le sont pas.
5. Le nombre d'heures réel sera spécifié dans chacun des systèmes et une distinction sera établie, s'il y a lieu, entre les retards pour des vols intrarégionaux et les retards pour des vols interrégionaux.
6. Ou encore, le paiement accepté peut venir en déduction de toute indemnisation obtenue par voie d'action en justice.
7. Le délai réel sera fixé dans chacun des systèmes.

FRET

4.21 Les recommandations qui suivent concernent les conditions régissant les tarifs de fret. La Recommandation FRP/8-3 répond au problème de manque de clarté concernant l'obligation d'un transitaire ou d'une compagnie aérienne de livrer les expéditions à temps.

La Recommandation FRP/8-4 préconise de mettre à la disposition des expéditeurs les structures de tarifs des transitaires et groupeurs de fret.

La Recommandation FRP/8-5 demande aux États d'encourager la communication au public, sur demande, de toutes les précisions voulues au sujet des tarifs et des conditions connexes.

Outre ces recommandations, la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de 2003 (ATConf/5) a examiné la question plus générale de la libéralisation du fret aérien et a adopté une clause type qui pourrait être incorporée dans les accords des États relatifs aux services aériens (voir l'Appendice 4 du présent document). Le chapitre 4.5 du Doc 9626 contient des renseignements supplémentaires sur le fret aérien et sa réglementation.

Recommandation FRP/8-3

Afin d'éviter des malentendus et des différends inutiles, il est recommandé que les États encouragent les transitaires/ groupeurs de fret et les compagnies aériennes à communiquer aux usagers tous les renseignements nécessaires sur la date de la livraison de leurs expéditions au lieu de destination prévu et qu'ils encouragent une adoption plus généralisée de systèmes de garantie et de priorité qui comprendraient des arrangements pour l'indemnisation en cas de non-exécution. Afin de favoriser ces systèmes, les États devraient tenir compte de la nécessité de maintenir le droit qu'ont les expéditeurs de se pourvoir devant les tribunaux.

Recommandation FRP/8-4

IL EST RECOMMANDÉ que, sous réserve de leur législation, les États exigent/recommandent que les transitaires et groupeurs qui offrent leurs propres structures de tarifs de fret les assortissent de conditions au moins aussi favorables à l'expéditeur que celles qui peuvent être obtenues directement auprès des compagnies aériennes en cause.

Recommandation FRP/8-5

IL EST RECOMMANDÉ que les États encouragent les compagnies aériennes et les transitaires/groupeurs de fret à mettre à la disposition du public, sur demande, toutes les précisions voulues au sujet aussi bien des conditions de transport que des conditions liées aux tarifs applicables.

———————

Partie 5

SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

5.1 En reconnaissant que les systèmes informatisés de réservation (SIR) présentent des avantages tant pour les compagnies aériennes que pour les usagers, mais qu'ils peuvent aussi donner lieu à des abus, la troisième Conférence de transport aérien a demandé, dans sa Recommandation n^{o} 20, que l'on fasse une étude de tous les aspects pertinents de ces systèmes. En 1988, après l'achèvement de l'étude, le Secrétariat a publié des éléments indicatifs (Circulaire 214) pour aider les États à élaborer une politique et une réglementation sur les SIR. En 1989, à sa 27^{e} session, l'Assemblée a notamment demandé au Conseil d'effectuer des études sur un code de conduite concernant les SIR qui puisse être appliqué à l'échelle mondiale et qui soit susceptible de mener à un accord multilatéral (Résolution A27-16). Avec le concours d'un groupe d'experts d'États contractants et d'organisations internationales, le Secrétariat a donc élaboré un code de conduite et des notes sur son application. En décembre 1991, le Conseil a adopté le Code et une résolution priant instamment les États de l'appliquer.

Cette résolution du Conseil prévoyait aussi que le Code serait revu durant les trois années qui suivront. En 1994, la Conférence mondiale de transport aérien a recommandé que les États utilisent le Code de l'OACI comme base pour l'élaboration de leur réglementation en matière de SIR. En 1995, à sa 31^{e} session, l'Assemblée a adopté sa Résolution A31-13, dans laquelle elle demandait au Conseil de terminer sa révision du Code en fonction des enseignements tirés de son application et des incidences de l'Accord général sur le commerce des services (GATS) ainsi que d'élaborer une clause type sur les SIR aux fins d'application par les États. Le Conseil a terminé la révision en juin 1996 et il a adopté un code révisé et deux modèles de clause sur les SIR. Une déclaration de la politique permanente de l'OACI sur les SIR figure dans la Résolution A36-15 de l'Assemblée, reproduite ci-après.

Il y a lieu de remarquer que des changements importants sont intervenus ces dernières années dans la diffusion des produits des compagnies aériennes, notamment le recours croissant à l'internet pour la commercialisation et la vente des billets, avec les incidences correspondantes sur la réglementation. La cinquième Conférence de transport aérien de 2003 (ATConf/5) s'est penchée sur cette question et en a tiré certaines conclusions (voir l'Appendice 4 du présent document).

A. RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE SUR LES SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

A36-15 : Appendice A, Section III — Diffusion des produits des compagnies aériennes

L'Assemblée,

Considérant que l'avancement des technologies de l'information et de l'électronique a eu une incidence significative sur la manière dont l'industrie des compagnies aériennes fonctionne, notamment en ce qui concerne la diffusion de ses produits,

Considérant que l'OACI a élaboré un Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR) à l'intention des États, ainsi que deux clauses types corrélatifs que les États peuvent utiliser à leur convenance dans leurs accords de transport aérien,

1. *Demande* au Conseil de suivre les faits nouveaux qui surviennent dans la diffusion des produits des compagnies aériennes et dans les pratiques réglementaires corrélatives, et de diffuser aux États contractants des renseignements sur les faits nouveaux significatifs ;

2. *Demande* au Conseil de voir si, à la lumière des changements survenus dans l'industrie et la réglementation, le Code de l'OACI sur les SIR et les clauses types demeurent nécessaires.

B. RÉSOLUTION DU CONSEIL SUR UN CODE DE CONDUITE DE L'OACI CONCERNANT LES SIR

5.2 Donnant suite à sa propre résolution par laquelle il avait adopté le Code de conduite sur les SIR en décembre 1991 ainsi qu'à la Résolution A31-13 de l'Assemblée, le Conseil a adopté, le 25 juin 1996, un code révisé, qui remplace en totalité le code précédent, et une résolution priant instamment les États d'appliquer le nouveau code. Afin de renforcer et de compléter le Code, le Conseil a approuvé en outre deux clauses types que les États pourront utiliser à leur discrétion dans leurs accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux.

Le Conseil,

Considérant qu'en application de la Résolution A27-16 de l'Assemblée, il a adopté, le 17 décembre 1991, un code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR), qu'il a prié instamment les États de suivre ce code et qu'il s'est engagé à le revoir à la lumière des enseignements tirés de son application par les États contractants,

Considérant qu'à la lumière des observations des États et des conclusions de la Conférence mondiale de transport aérien, le réexamen du Code a révélé la nécessité d'y apporter des modifications afin d'encourager les principes de transparence, d'accessibilité et de non-discrimination pour que les SIR répondent aux besoins de tous les États ainsi que de l'industrie du transport aérien et de ses usagers,

Considérant que, dans sa Résolution A31-13, l'Assemblée lui a demandé de terminer, à titre prioritaire, son réexamen du Code et a demandé aux États d'accorder aux résultats de ce réexamen l'attention urgente qui convient,

Considérant que, dans sa Résolution A31-13, l'Assemblée lui a aussi demandé d'envisager l'élaboration d'une clause type sur les systèmes informatisés de réservation destiné à être utilisé dans les accords bilatéraux ou dans les arrangements multilatéraux,

1. *Adopte* le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation ci-joint, lequel remplace en totalité, avec effet au 1er novembre 1996, le code adopté le 17 décembre 1991 ;

2. *Prie instamment* tous les États contractants de suivre ce code et de notifier au Secrétaire général leur décision en ce sens ;

3. *Recommande* que, lorsqu'il y a lieu, les États contractants utilisent les modèles ci-joints de clause relative aux systèmes informatisés de réservation dans les accords ou arrangements sur les services aériens, comme moyen de renforcer et de compléter le Code de l'OACI ;

4. *S'engage* à réexaminer le Code de conduite lorsque les circonstances le justifieront.

C. CODE DE CONDUITE POUR LA RÉGLEMENTATION ET LE FONCTIONNEMENT DES SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

Introduction

Le Conseil de l'OACI est conscient que les systèmes informatisés de réservation (SIR) présentent des avantages substantiels tant pour l'industrie du transport aérien que pour les usagers. Ces systèmes peuvent toutefois aussi donner lieu à des abus. Afin d'encourager les pratiques souhaitables et d'éviter les pratiques néfastes dans la distribution des produits du transport aérien par l'intermédiaire des SIR, le Conseil a adopté le 17 décembre 1991 le Code de conduite OACI sur les SIR, que les États sont invités instamment à appliquer.

Le Conseil a entrepris la révision du Code en fonction de l'expérience acquise. Ce faisant, il a pris en compte l'application du Code par les États contractants de l'OACI, le besoin d'en renforcer l'efficacité, les incidences de l'Accord général sur le commerce des services (GATS) qui couvre les systèmes informatisés de réservation, les conclusions de la Conférence mondiale de transport aérien relatives aux SIR, ainsi qu'une résolution remaniée sur les SIR (A31-13) adoptée par l'Assemblée de l'OACI à sa 31e session. Ayant conclu qu'un système plus formel, d'application et d'usage mondiaux, était justifié, le Conseil a adopté le 25 juin 1996 un code révisé, qui remplace intégralement le code précédent, avec effet au 1er novembre 1996.

Le Code n'appelle aucun processus formel de ratification, mais tout État contractant qui décide de le suivre est censé en informer l'OACI. Le Code n'élimine pas ni ne remplace la réglementation des États, individuelle ou collective, sur le fonctionnement et l'exploitation des SIR et il n'y fait pas obstacle ; il n'impose pas non plus de méthode particulière de réglementation. Les États peuvent utiliser le Code comme instrument de réglementation, élaborer une réglementation nationale sur les SIR fondée sur le Code, modifier au besoin leur réglementation existante pour la rendre cohérente avec le Code, appliquer le cas échéant les dispositions législatives pertinentes en matière de commerce ou de concurrence, exiger ou encourager des arrangements d'autodiscipline chez les serveurs de SIR, transporteurs aériens et abonnés, appliquer le Code dans leurs relations bilatérales ou multilatérales avec d'autres États en employant la clause type appropriée de l'OACI, ou encore combiner ces moyens ou d'autres moyens similaires selon ce qui leur convient.

L'article premier énonce les buts et objectifs du Code, l'article 2 établit une terminologie pertinente, et l'article 3 définit le champ d'application du Code. Viennent ensuite des articles qui définissent certaines obligations des États (article 4), des serveurs (articles 5 à 8), des transporteurs aériens (article 9) et des abonnés (article 10). L'article 11 traite de la protection de la confidentialité des données personnelles et l'article 12 porte sur l'application et la révision du Code ainsi que sur les exceptions à certaines dispositions. Le Code couvre un domaine qui évolue rapidement, au rythme des développements technologiques, réglementaires et commerciaux. C'est pourquoi l'article 12 prévoit que le Code peut être révisé par le Conseil lorsque les circonstances le justifient.

Le texte du Code est suivi de notes complémentaires sur l'application de chacun des articles. Elles en expliquent le but et l'objet et indiquent les facteurs à prendre en compte pour appliquer le Code.

Article premier — Objet

Le présent Code est fondé sur la transparence, l'accessibilité et la non-discrimination, et il vise à favoriser une concurrence loyale entre compagnies aériennes et entre serveurs de systèmes informatisés de réservation (SIR) et à procurer aux usagers du transport aérien international un accès au plus large choix possible d'options de façon à répondre à leurs besoins. À cette fin, il prend en compte les pratiques commerciales actuelles, les intérêts particuliers des pays en développement et le besoin critique d'harmonisation des diverses réglementations nationales et régionales sur les SIR.

Article 2 — Terminologie

Aux fins du Code, on entend par :

a) « système informatisé de réservation (SIR) », un système informatique qui fournit des affichages d'horaires, de places disponibles et de tarifs de transporteurs aériens et par l'intermédiaire duquel on peut faire des réservations sur des services de transport aérien ;

b) « serveur », une entité qui exploite ou commercialise un SIR ;

c) « transporteur participant », un transporteur aérien qui fait usage d'un ou de plusieurs SIR pour distribuer ses services de transport aérien, soit en tant que serveur de SIR, soit par suite d'accord avec des serveurs de SIR ;

d) « abonné », une entité, comme une agence de voyage, qui utilise un SIR en vertu d'un contrat avec un serveur pour vendre des services de transport aérien au grand public.

Article 3 — Champ d'application

a) Le Code s'applique à la distribution des produits des services aériens internationaux de passagers par l'intermédiaire de SIR. Si les États jugent que cela est nécessaire pour répondre à l'objet du Code énoncé à l'article premier, il s'applique aussi aux systèmes informatiques qui fournissent des affichages d'horaires, de places disponibles et de tarifs de transporteurs aériens mais qui n'ont pas la capacité de faire des réservations.

b) Lorsque des affichages principaux comprennent des vols non réguliers, ces vols sont identifiés en tant que tels, ils sont affichés suivant les mêmes conditions que les services réguliers et les usagers du transport aérien sont informés de toute condition particulière qui s'y rattache.

Article 4 — Obligations des États

L'État qui suit le Code :

a) fait en sorte que les abonnés (lorsque c'est possible), les serveurs et les transporteurs aériens le respectent dans les activités afférentes aux SIR qu'ils mènent sur son territoire ;

b) lève, le cas échéant, tout obstacle réglementaire à la possibilité, pour les transporteurs aériens ou d'autres entités domiciliés sur le territoire d'un autre État qui suit le Code, d'investir dans des SIR domiciliés sur son territoire ;

c) autorise les serveurs qui se conforment au Code à offrir leurs services de SIR sur son territoire de façon non discriminatoire et compte tenu des accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux auxquels il est partie ;

d) traite tous les serveurs de façon impartiale dans les activités afférentes aux SIR qu'ils mènent sur son territoire ;

e) autorise la libre circulation sur son territoire et à travers ses frontières nationales des informations nécessaires pour répondre aux besoins des usagers du transport aérien en matière de réservations et à leurs besoins connexes ;

f) recourt aux processus de consultation intergouvernementale pour régler tout litige intéressant un autre État qui suit le Code et portant sur la distribution des produits du transport aérien par l'intermédiaire des SIR, que les parties directement concernées ne peuvent régler de façon satisfaisante ;

g) ne permet ni n'impose aux transporteurs aériens ou aux serveurs relevant de sa compétence de prendre des mesures non conformes au Code, sauf pour faire face, de manière appropriée et proportionnée, aux défauts de réciprocité en matière de SIR ou aux conséquences d'un échec des processus de consultation intergouvernementale prévus pour régler un litige concernant les SIR.

Article 5 — Obligations des serveurs envers les transporteurs aériens

Le serveur :

a) permet à tout transporteur disposé à payer les droits requis et à accepter les conditions standard du serveur, de participer à son SIR ;

b) n'exige pas des transporteurs qu'ils participent exclusivement à son SIR ni qu'ils l'emploient pour une proportion définie de leurs activités ;

c) n'impose pas, pour la participation à son SIR, de conditions qui n'ont pas de lien direct avec le processus de distribution des produits de transport aérien d'un transporteur par l'intermédiaire de SIR ;

d) ne fait pas de discrimination entre transporteurs participants dans les services offerts par son SIR, y compris dans les délais et les conditions d'accès aux compléments de service, compte tenu des contraintes, notamment techniques, qui ne dépendent pas de lui ;

e) fait en sorte que les droits qu'il demande :

1) ne soient pas discriminatoires ;

2) ne soient pas structurés d'une façon qui écarte la participation des petits transporteurs ;

3) soient structurés raisonnablement et en rapport raisonnable avec le coût du service fourni et utilisé et, en particulier, soient les mêmes à niveau de service égal ;

f) fournit des informations sur la facturation des services du système sous une forme appropriée (y compris, à la demande, par voie ou sur support électroniques) et avec des précisions suffisantes pour permettre aux transporteurs participants de vérifier rapidement l'exactitude des factures ;

g) inclut dans les contrats une clause qui permet au transporteur aérien de mettre fin au contrat moyennant un préavis :

1) qui n'excède pas six mois et expire au plus tôt à la fin de la première année du contrat, ou

2) tel que le prescrit la législation nationale ;

h) suit des normes constantes et non discriminatoires de soin, d'exactitude et de diligence pour charger les informations fournies par les transporteurs participants, compte tenu des contraintes qu'impose la méthode de chargement choisie par le transporteur participant ;

i) ne manipule les informations fournies par les transporteurs d'aucune façon qui conduirait à afficher des renseignements de manière inexacte ou discriminatoire ;

j) met toute information de son SIR qui concerne directement une réservation donnée à la disposition, sur un pied d'égalité, de l'abonné intéressé et de tous les transporteurs qui interviennent dans le service couvert par la réservation, mais ne la met à la disposition d'aucune autre partie sans le consentement écrit de ces transporteurs et de l'usager du transport aérien ;

k) ne fait pas de discrimination entre les transporteurs participants dans la mise à disposition de toute information générée par son SIR sous forme regroupée ou anonyme, en dehors des informations financières relatives au SIR lui-même.

Article 6 — Obligations des serveurs envers les abonnés relatives aux arrangements commerciaux

Le serveur ne doit pas :

a) faire de discrimination entre les abonnés dans les services de SIR qu'il offre ;

b) limiter l'accès des abonnés aux autres SIR en exigeant de ces abonnés qu'ils emploient son SIR à titre exclusif ou par quelque autre moyen ;

c) demander des prix qui dépendent entièrement ou partiellement de l'identité des transporteurs dont l'abonné vend les services ;

d) exiger des abonnés qu'ils emploient son SIR pour vendre les services de transport aérien d'un transporteur donné ;

e) lier au choix ou à l'emploi de son SIR par l'abonné des arrangements commerciaux relatifs à la vente des services de transport aérien d'un transporteur donné ;

f) exiger des abonnés qu'ils emploient ses terminaux ou les empêcher d'utiliser un matériel ou un logiciel informatiques qui leur permette de commuter d'un SIR à un autre, mais peut exiger la compatibilité technique avec son SIR ;

g) exiger des abonnés des contrats :

1) qui excèdent cinq ans ; ou

2) que l'abonné ne peut résilier à tout moment après un an, moyennant préavis et sous réserve du recouvrement des coûts réels ; ou

3) qui contiennent des dispositions portant atteinte aux clauses d'expiration.

Article 7 — Obligations des serveurs relatives aux affichages

Le serveur :

a) fournit un affichage ou des affichages principaux d'horaires, de places disponibles et de tarifs de transporteurs aériens qui sont équitables, non discriminatoires, complets et neutres en ce que :

1) ils ne sont influencés, directement ou indirectement, ni par l'identité des transporteurs participants ni par celle des aéroports ;

2) l'information y est classée d'une manière qui est appliquée systématiquement à tous les transporteurs participants et à toutes les paires de villes ;

b) veille à ce que tout affichage principal fourni soit aussi entièrement fonctionnel et au moins aussi facile d'emploi que tout autre affichage qu'il offre ;

c) fournit toujours un affichage principal, sauf dans le cas où une demande expresse de l'usager du transport aérien nécessite un autre affichage ;

d) fonde l'ordre des services présentés dans un affichage principal ainsi que la sélection et la construction des services avec correspondance sur des critères objectifs (heures de départ et d'arrivée, durée totale du trajet entre le départ du vol initial et l'arrivée du vol final à destination, itinéraire, nombre d'escales, nombre de correspondances et tarif) ;

e) fournit aux abonnés :

1) soit un affichage principal des options de vols dans l'ordre suivant : les vols sans escale, par heure de départ, les autres vols directs sans changement d'appareil, et tous les vols avec correspondance, par durée totale du trajet ;

2) soit un affichage principal des options de vols classées dans un autre ordre fondé sur des critères objectifs ;

3) soit des affichages principaux fondés sur 1) et sur 2) ;

f) en établissant l'ordre des services dans un affichage principal, prend soin de ne faire bénéficier aucun transporteur d'un avantage déloyal ;

g) dans tout affichage principal d'horaires :

1) indique clairement les vols non réguliers, les changements programmés d'appareil en cours de route, l'emploi du code d'identification d'un transporteur aérien par un autre, le nom de l'exploitant de chaque vol, le nombre d'escales programmées et tout tronçon à faire par voie de surface ou tout changement d'aéroport nécessaire ;

2) si l'information sur les services directs des transporteurs participants est incomplète pour des raisons techniques ou s'il sait que des services directs offerts par des transporteurs non participants existent et n'y figurent pas, indique clairement que l'information affichée concernant les services directs n'est pas exhaustive ;

h) pour choisir et construire les services avec correspondance d'un affichage principal, sélectionne autant de points de correspondance différents (simples ou multiples) qu'il le faut pour donner, sans discrimination, un large choix d'options ;

i) n'affiche pas d'informations inexactes ou trompeuses, que ce soit intentionnellement ou par négligence ;

j) dans le cas où un État juge qu'il n'est pas en mesure d'assurer le respect de l'article 10 par les abonnés, inclut dans son contrat avec chaque abonné des dispositions pertinentes concernant le respect de cet article ;

k) lorsque des transporteurs participants ont une exploitation en commun ou ont conclu d'autres arrangements qui, contractuellement, prévoient que deux ou plusieurs d'entre eux assument une responsabilité distincte pour ce qui est de l'offre et de la vente des produits du transport aérien pour un vol ou une combinaison de vols, permet à chaque transporteur concerné — trois au maximum — de figurer séparément sur l'affichage avec son code d'identification.

Article 8 — Autres obligations des serveurs

Le serveur :

a) à la demande écrite de toute partie intéressée, met à la disposition de celle-ci, par écrit et en temps utile, des renseignements sur les services offerts par son SIR, les droits connexes, les méthodes d'introduction et de stockage des informations dans son SIR, ainsi que sur ses méthodes d'élaboration, d'édition et de mise à jour des affichages d'information fournis aux abonnés, et

b) s'abstient de toute pratique qui empêche ou entrave la concurrence entre serveurs ou transporteurs aériens.

Article 9 — Obligations des transporteurs aériens

Le transporteur aérien :

a) est responsable de l'exactitude des informations qu'il fournit aux serveurs pour insertion dans un SIR ;

b) lorsqu'il fournit aux serveurs des informations sur ses services ;

1) veille à ne pas donner une présentation trompeuse des services ;

2) indique clairement les vols non réguliers, les changements programmés d'appareil en cours de route, l'emploi du code d'identification d'un transporteur aérien par un autre, le nom de l'exploitant de chaque vol, le nombre d'escales programmées et tout tronçon à faire par voie de surface ou tout changement d'aéroport nécessaire ;

c) ne refuse pas, sauf pour des raisons commerciales ou techniques légitimes, de participer à un SIR utilisé par les abonnés dans un État où ce transporteur domine le marché, s'il est lui-même lié financièrement ou affilié à un autre SIR (à moins que ce ne soit par l'effet d'un accord de participation avec le serveur) ;

d) ne refuse pas, sauf dans les cas où la loi le lui permet, de fournir des informations sur les horaires ou les tarifs à un serveur dont le SIR est utilisé par les abonnés situés dans l'État de domicile du transporteur, s'il fournit déjà ces informations à un autre serveur dont le SIR est utilisé par les abonnés dans cet État ;

e) n'exige pas des abonnés qu'ils utilisent un SIR particulier pour vendre ses services de transport aérien ni ne lie au choix ou à l'emploi d'un SIR particulier par l'abonné des arrangements commerciaux relatifs à la vente de ses services de transport aérien :

1) s'il a un intérêt financier dans ce SIR ou lui est affilié d'une autre manière, ou

2) si cela favoriserait ce SIR de façon inéquitable.

Article 10 — Obligations des abonnés

L'abonné :

a) emploie ou fournit pour toute transaction un affichage principal conforme aux dispositions de l'article 7, sauf dans le cas où une préférence indiquée par l'usager du transport aérien nécessite un autre affichage ;

b) ne manipule les informations fournies par un SIR d'aucune façon qui conduirait à donner à l'usager du transport aérien des renseignements inexacts ou trompeurs ;

c) est responsable de l'exactitude de toute information qu'il introduit dans un SIR ;

d) si des vols non réguliers sont inclus dans un SIR, informe l'usager du transport aérien du fait qu'un vol est un vol non régulier et de toute condition spéciale qui s'y rattache ;

e) informe les usagers du transport aérien des changements programmés d'appareil en cours de route, de l'emploi du code d'identification d'un transporteur aérien par un autre, du nom de l'exploitant de chaque vol, du nombre d'escales programmées et de tout tronçon à faire par voie de surface ou de tout changement d'aéroport nécessaire pour chaque itinéraire fourni ;

f) ne fait pas de réservation fictive par l'intermédiaire d'un SIR.

Article 11 — Préservation du caractère privé des données personnelles

a) Les États prennent les mesures appropriées pour faire en sorte que toutes les parties qui interviennent dans le fonctionnement des SIR préservent le caractère privé des données personnelles.

b) Les transporteurs aériens, les serveurs, les abonnés et les autres parties qui interviennent dans le transport aérien sont tenus de préserver le caractère privé des données personnelles contenues dans les SIR auxquelles ils ont accès, données qu'ils ne peuvent communiquer sans le consentement du passager.

Article 12 — Application, révision et exceptions

a) Le présent Code prend effet et devient applicable le 1er novembre 1996. Il peut être révisé par le Conseil lorsque celui-ci estime que les circonstances le justifient, et tout code révisé annule et remplace le précédent en totalité.

b) Les États s'engagent à suivre le Code en le notifiant à l'OACI. Ils renoncent à cet engagement de même.

c) Un État que les Nations Unies reconnaissent comme étant un pays en développement et qui a notifié à l'OACI qu'il suit le Code peut, jusqu'au 31 décembre 2000, se dispenser de suivre l'alinéa c) de l'article 4, sous réserve :

   1) qu'il le notifie à l'OACI ;

   2) que cela soit compatible avec les accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux auxquels il est partie.

d) Tout État qui a notifié à l'OACI son engagement à suivre le Code et qui, en vertu de l'alinéa g) de l'article 4, permet ou impose des mesures non conformes au Code, notifie ces mesures à l'OACI.

e) Le Conseil avisera périodiquement tous les États des notifications faites en application des alinéas b) à d).

f) Les SIR à accès multiple sont exemptés de se conformer aux alinéas h) à k) de l'article 5 ainsi qu'aux alinéas a) à h) et à l'alinéa k) de l'article 7.

D. NOTES SUR L'APPLICATION DU CODE DE CONDUITE

Article 1 — Objet

Le présent code donne des indications d'application mondiale sous la forme de principes généraux relatifs au fonctionnement et à la réglementation des systèmes informatisés de réservation. Les obligations que prévoit le Code pour les États, les serveurs, les transporteurs aériens et les abonnés sont fondées sur une concurrence loyale, l'accessibilité, la transparence et la non-discrimination, tout en prenant en compte les pratiques commerciales actuelles et les intérêts particuliers des pays en développement. Pour répondre au besoin critique d'harmonisation des diverses réglementations nationales et régionales sur les SIR, il reprend les approches communes lorsqu'il en existe. Lorsque les autorités chargées de la réglementation emploient des moyens différents pour atteindre les mêmes buts, ces diverses solutions ont aussi été incluses. Un État qui choisit de suivre le Code est libre d'étendre le champ d'application de sa réglementation sur les SIR au-delà de ce que prévoit le Code, à condition que cela n'entraîne pas d'incompatibilité avec ce dernier et avec son objet.

Article 2 — Terminologie

Système informatisé de réservation (SIR) [alinéa a)]

Cet alinéa énonce deux éléments essentiels qui définissent un SIR aux fins du Code, à savoir d'une part qu'il puisse fournir des affichages d'horaires, de places disponibles et de tarifs de transporteurs aériens et, d'autre part, qu'il permette de faire des réservations sur des services de transport aérien. C'est le fait de fournir des informations sur des transporteurs aériens multiples qui distingue un SIR soumis au Code d'un système qu'exploite un transporteur aérien donné en son propre nom et qui est donc identifié aux services de ce transporteur. Le second élément essentiel, à savoir la capacité de faire des réservations sur des services de transport aérien, distingue les SIR, au sens du Code, des systèmes informatisés qui ne font que fournir des informations sur, par exemple, les horaires et les tarifs de transporteurs aériens, tels que la version électronique de guides multitransporteurs (par exemple l'*ABC World Airways Guide* et l'*Official Airline Guide*). Les SIR modernes offrent toute une gamme d'autres possibilités pour la commercialisation et la vente de transport aérien, comme l'accès au système particulier de transporteurs et la délivrance des titres de transport, possibilités que la définition n'exige, ne limite ni n'exclut.

L'expression englobe les SIR dits à « accès multiple » (c'est-à-dire ceux qui ne font que fournir aux abonnés un accès direct aux affichages du SIR particulier de transporteurs aériens au moyen d'un centre de commutation ou d'une interface communs), même si l'alinéa f) de l'article 12 exempte ces systèmes de certaines des obligations des serveurs qu'ils sont techniquement incapables de respecter. Actuellement, ces systèmes sont très peu nombreux et, contrairement aux SIR à affichages principaux multitransporteurs, qui fonctionnent à l'échelle mondiale, ils sont d'envergure nationale ou régionale. C'est pour que les deux types de SIR aient autant que possible les mêmes obligations et fonctionnent selon les mêmes règles qu'ils sont couverts par la définition.

Il se peut que dans certains États, la législation exige qu'un SIR appartienne au moins partiellement à un transporteur aérien pour qu'il relève de la réglementation établie par les autorités du transport aérien. L'expression n'exige pas cet élément de propriété, mais elle ne l'empêche pas non plus et, comme il est indiqué plus bas, les SIR qui répondent

actuellement à la définition du Code sont la propriété de transporteurs aériens. Les États qui fondent leur réglementation des SIR sur cette condition de propriété devraient toutefois être conscients que de nombreuses entités différentes qui n'appartiennent pas à des compagnies aériennes pourraient répondre à la définition des SIR donnée dans le Code. Quoi qu'il en soit, il faut que les États veillent à ce que tous les SIR auxquels le Code s'applique soient réglementés de manière équitable et non discriminatoire.

Serveur [alinéa b)]

À l'origine, les SIR appartenaient en général directement à un transporteur aérien, qui l'exploitait. Aujourd'hui, la tendance est que les grands systèmes appartiennent à des groupes de transporteurs et soient exploités de façon indépendante. Quoi qu'il en soit de la propriété ou du contrôle du système, cet alinéa définit le serveur comme l'entité qui exploite ou commercialise les services du SIR ; il s'agit donc normalement de l'entité ou des entités avec lesquelles un abonné passe contrat pour les services du SIR, mais ce peut être aussi (au besoin) une entité apparentée relevant de l'autorité qui a le pouvoir réglementaire, telle qu'un transporteur propriétaire ou partiellement propriétaire du SIR.

Transporteur participant [alinéa c)]

Les transporteurs participants concluent généralement un accord avec le serveur et versent des droits sur les divers services qui leur sont fournis, mais l'expression peut aussi s'appliquer au serveur lui-même si celui-ci est un ou plusieurs transporteurs aériens.

Tous les transporteurs dont les services figurent dans un SIR ne sont pas des transporteurs participants. Certains serveurs affichent volontairement des informations relatives à d'autres transporteurs aériens (désignés ici « transporteurs non participants »), souvent en précisant aux abonnés que, pour les réservations, ils doivent prendre contact avec le transporteur lui-même.

Abonné [alinéa d)]

Les usagers d'un SIR ne sont considérés comme des « abonnés » que s'ils emploient le SIR pour vendre des services de transport aérien au grand public. Cela veut dire qu'en pratique, la plupart des abonnés des SIR sont des agences de voyage.

Article 3 — Champ d'application

Application normale du Code [alinéa a)]

De façon générale, le Code a été pensé en fonction de la distribution des produits des services aériens internationaux de passagers au moyen des SIR. Si les États en décident ainsi, il s'applique aussi aux systèmes purement informatifs, c'est-à-dire à ceux qui ne peuvent pas faire les réservations.

Même s'il ne s'applique pas aux produits des services intérieurs, les États sont libres de l'employer pour réglementer ce secteur du transport aérien. Par souci de cohérence et pour d'autres raisons (telles que le surcoût et les difficultés techniques qu'entraîne la fourniture d'affichages distincts pour les services intérieurs et pour les services internationaux), les États jugeront sans doute préférable de suivre la même réglementation sur les SIR pour ces deux types de services.

Le Code porte sur la distribution aux abonnés des produits des services aériens internationaux par l'intermédiaire de SIR. Il peut aussi couvrir la distribution par d'autres moyens, telle que la distribution directe aux usagers du transport aérien à

l'aide de réseaux de télécommunication et d'ordinateurs personnels, si les entités concernées répondent aux définitions de « serveur » et d'« abonné ». Le principe général qui détermine le champ d'application du Code est que les SIR qui servent à distribuer des produits des services aériens directement ou indirectement aux usagers du transport aérien et par l'intermédiaire desquels on peut faire des réservations sur ces services sont soumis aux mêmes règles et obligations.

Sauf dans le cas où les États en ont décidé autrement, le Code ne s'applique pas aux systèmes destinés uniquement à l'information, tels que la base de données électroniques commercialisée sous le nom d'OAG, ni aux divers réseaux de voyage disponibles sur Internet (lorsqu'ils n'ont pas la capacité de faire des réservations).

Il découle des définitions de SIR et d'abonné, à l'article 2, que le Code ne s'applique pas :

— aux éléments de tout système qui ne relèvent pas du transport aérien (par exemple les voyages à forfait ou tout compris, l'hébergement et la location de voiture) ;

— aux systèmes qui sont utilisés par les transporteurs aériens de façon purement interne ou dans leurs propres points de vente (car on considère que quiconque prend contact avec un transporteur s'attend à se voir proposer les produits que ce transporteur privilégie) ;

— aux systèmes qui ne servent pas à la vente de transport aérien au grand public, tels les services de voyage d'entreprises.

Vols non réguliers [alinéa b)]

À l'origine, les SIR étaient conçus pour la commercialisation et la vente des produits des services aériens réguliers, ce qui se reflétait dans les règlements et codes nationaux et internationaux. Les produits des services aériens non réguliers étaient et sont encore exploités, commercialisés et vendus au public d'une manière tout à fait différente. Ils ont été placés dans des sections des SIR qui ne sont pas axées sur le transport aérien, en tant qu'élément de voyages à forfait ou de formules tout compris (parfois désignés « produits combinés ») ; à ce titre, ils n'ont pas été vendus en tant que services de transport aérien et, sous cette forme, ils ne sont pas soumis au Code.

Cependant, ces dernières années, la distinction entre vols internationaux réguliers et non réguliers s'est considérablement estompée dans certains États et dans certaines régions, ce qui a fait naître la possibilité d'inclure les vols non réguliers dans la section « services de transport aérien » des SIR (c'est-à-dire dans les affichages principaux). Le Code s'applique aux vols internationaux non réguliers sur la base du principe général du sous-alinéa 1), selon lequel ils doivent respecter les mêmes conditions que celles qui sont appliquées aux produits des services aériens réguliers, y compris en ce qui concerne les obligations des transporteurs aériens. Dans la pratique, cela exigera des changements considérables par rapport à la façon dont les vols non réguliers ont traditionnellement été exploités et commercialisés. Cependant, s'ils sont disposés à faire les changements nécessaires et à assumer les obligations voulues, les exploitants de vols non réguliers devraient être autorisés à se servir des SIR pour commercialiser leurs produits de services aériens de la même manière que les exploitants de services aériens réguliers.

Trois étapes sont nécessaires pour garantir que les abonnés et les usagers du transport aérien puissent identifier les vols non réguliers sur les affichages principaux et que les passagers éventuels soient informés des vols non réguliers et des conditions qui s'y appliquent. La première [article 9, sous-alinéa b) 2)] est que les transporteurs doivent, dans les informations qu'ils fournissent aux serveurs, identifier comme non régulier tout service qui ne répond pas à la définition suivante, adoptée par le Conseil de l'OACI :

« On entend par " service aérien international régulier " une suite de vols possédant chacune des caractéristiques ci-après :

a) ces vols sont accomplis à travers l'espace aérien de deux États ou plus ;

b) ils sont effectués par des aéronefs, en vue du transport de passagers, d'articles postaux ou de fret moyennant rémunération, de telle manière que chacun de ces vols soit accessible au public ;

c) ils sont exécutés afin d'acheminer le trafic entre deux ou plusieurs points qui restent les mêmes pour toute la suite de vols :

1) soit suivant un horaire publié,

2) soit avec une régularité ou une fréquence telle que cette suite constitue une série systématique évidente de vols. »

La deuxième étape destinée à accroître la visibilité des vols non réguliers consiste, pour les serveurs, à identifier clairement ce type de vol sur leurs affichages principaux [article 7, sous-alinéa g) 1)]. La troisième étape consiste, pour les abonnés, à informer les passagers éventuels du fait qu'un vol est un vol non régulier, ainsi que de toute condition spéciale qui s'y rapporte [article 10, alinéa d)].

Article 4 — Obligations des États

Dans la plupart des cas, les États assumeront ces obligations séparément, mais tout État qui agit en communauté avec un État ou plusieurs autres États pour suivre le Code est censé veiller à ce que les mesures prises collectivement respectent les obligations qui lui incombent.

Respect du Code [alinéa a)]

L'État qui suit le Code doit aussi faire en sorte que les serveurs, les transporteurs aériens et, lorsque c'est possible, les abonnés, respectent le Code dans les activités afférentes aux SIR qu'ils mènent sur son territoire. En outre, les États qui décident, comme le prévoit l'alinéa a) de l'article 3, que le Code s'applique aussi aux systèmes purement informatifs, doivent déterminer comment assurer le respect du Code dans le cas de ces systèmes. À cette fin, chaque État emploiera les moyens dont il s'est doté. Habituellement, ces moyens entreront dans le cadre de la réglementation du transport aérien. Il se peut que certaines administrations ne disposent que de pouvoirs limités en matière d'application, particulièrement en ce qui concerne les abonnés, et c'est pourquoi, dans le cas de ces derniers, il est précisé « lorsque c'est possible ». Il se peut aussi que certains aspects du Code relèvent, dans certains États, d'une législation plus générale relative par exemple à la concurrence, au commerce et à la protection des données.

Propriété des SIR [alinéa b)]

Étant donné qu'un grand nombre de SIR sont maintenant possédés ou contrôlés par plusieurs transporteurs aériens (et non plus par un seul), que les grands systèmes tendent à être exploités de façon indépendante et que la réglementation gouvernementale exerce son influence, les avantages sur le plan du transport aérien dont bénéficiait à l'origine un transporteur qui possédait ou contrôlait un SIR ont été sensiblement réduits. Vu que les SIR sont importants pour la commercialisation des produits des services aériens et qu'il convient donc d'en favoriser un fonctionnement équitable, concurrentiel et non discriminatoire, il est manifestement souhaitable que la propriété ou le contrôle des SIR soit élargi autant que possible, notamment pour assurer une participation accrue des transporteurs aériens et d'autres entités des pays en développement. C'est pourquoi cet alinéa invite les États à lever, le cas échéant, les obstacles réglementaires à la possibilité, pour les transporteurs aériens ou d'autres entités domiciliés dans d'autres États qui suivent le Code, d'investir dans des SIR domiciliés sur leur territoire. L'objectif de cette disposition est d'encourager la levée réciproque des obstacles réglementaires aux investissements dans les SIR entre États qui suivent le Code, mais sans la demander vis-à-vis des États qui ne le suivent pas. Cela n'empêche toutefois pas les États de lever ces obstacles vis-à-vis des États qui ne suivent pas le Code, s'ils le désirent.

Accès au marché [alinéa c)]

L'État qui suit le Code doit autoriser les serveurs qui s'y conforment à fournir les services de leur SIR sur son territoire, moyennant deux conditions. La première est la nécessité d'un traitement non discriminatoire, conformément à l'objectif de non-discrimination entre États qui est énoncé à l'article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944). La seconde condition est que la fourniture de ces services soit compatible avec les obligations qu'imposent à cet État les accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux auxquels il est partie. Il peut s'agir par exemple des dispositions d'accords bilatéraux traitant spécifiquement de l'accès au marché pour les SIR ou de clauses plus générales telles que celles qui concernent l'égalité des chances de livrer concurrence sur le marché du transport aérien (qu'un transporteur aérien étranger peut associer à la prestation de services par un SIR qui fournit un affichage principal). Pour ce qui est des accords multilatéraux, il peut s'agir par exemple des obligations assumées par les États qui sont parties à l'Accord général sur le commerce des services (GATS), et cette seconde condition contribue ainsi à éviter tout conflit entre les obligations des États qui suivent le Code et qui sont aussi parties au GATS. Quant aux arrangements multilatéraux, ils comprennent les règlements ou les codes sur les SIR qui sont appliqués à l'échelon régional, tels que ceux de l'Union européenne et de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

Impartialité [alinéa d)]

L'État qui suit le Code doit traiter tous les serveurs, nationaux et étrangers, de façon impartiale. Ainsi, les conditions imposées aux serveurs en ce qui concerne l'accès aux moyens de télécommunications et leur utilisation, le choix et l'utilisation d'équipements et de logiciels techniques, l'installation des équipements ou tout autre aspect du fonctionnement technique ou commercial des SIR, ne doivent pas avoir pour effet de favoriser un serveur par rapport à un autre.

Libre circulation de l'information des SIR [alinéa e)]

Pour traiter les réservations et répondre aux besoins connexes des usagers du transport aérien, les transporteurs aériens doivent pouvoir faire circuler librement les informations pertinentes à travers les frontières nationales et à l'intérieur de celles-ci. En contrepartie, il faut toutefois que soit préservé le caractère privé des données personnelles, et ceci fait l'objet de l'article 11.

Processus de consultation intergouvernementale [alinéa f)]

Cette disposition a pour objet de faire en sorte que les États qui suivent le Code recourent dans toute la mesure du possible aux consultations intergouvernementales, le moyen accepté sur le plan international pour régler les litiges qui portent sur des activités afférentes aux SIR et qui intéressent un autre État qui suit le Code, au lieu de permettre ou d'imposer à des parties privées (transporteurs et serveurs) de prendre des mesures unilatérales. Tout État qui suit le Code peut aussi recourir à ce processus de consultation dans les cas de litiges avec des États qui ne le suivent pas.

Mesures qui ne sont pas conformes au Code [alinéa g)]

Cette disposition prévoit deux circonstances dans lesquelles il serait acceptable qu'un État qui suit le Code permette ou impose aux transporteurs aériens ou aux serveurs relevant de sa compétence de prendre des mesures non conformes au Code.

La première circonstance est celle où il est nécessaire de faire face à l'absence de réciprocité en matière de SIR dans un État qui ne suit pas le Code. Cette nécessité découle du fait que les transporteurs aériens des États qui ne suivent pas le Code profitent de certaines de ses dispositions, notamment celles qui garantissent la participation à un SIR

[alinéa a) de l'article 5], celles qui exigent des affichages principaux d'informations concernant les transporteurs participants [alinéas b) à h) de l'article 7], ou celles qui portent sur l'information générée par un SIR [alinéas j) et k) de l'article 5]. Si ces avantages ne font pas l'objet d'une réciprocité dans un État qui ne suit pas le Code (par exemple, si un serveur de cet État refuse à un transporteur aérien d'un État qui suit le Code de participer à son SIR), les États qui suivent le Code doivent être libres de les retirer. Le défaut de réciprocité peut aussi résulter du fait qu'un État en développement invoque l'exception prévue à l'alinéa c) de l'article 12.

La seconde circonstance est celle dans laquelle les processus de consultation intergouvernementale avec un autre État qui suit le Code [alinéa f)] ou avec un État qui ne le suit pas n'ont pas permis de régler un litige en matière de SIR.

Dans ces deux types de circonstances, les mesures que les transporteurs aériens ou les serveurs seront autorisés ou invités à prendre doivent être appropriées et proportionnées à la situation. En outre, lorsqu'ils permettent ou imposent aux transporteurs aériens ou aux serveurs de prendre des mesures non conformes au Code, les États devront bien sûr prendre en considération les incidences de cette décision sur la qualité de l'information mise à la disposition des usagers du transport aérien ainsi que ses conséquences éventuelles pour les autres parties intéressées, notamment celles qui suivent le Code.

Article 5 — Obligations des serveurs envers les transporteurs aériens

Participation ouverte à tous les transporteurs [alinéa a)]

Le principe de base de cet alinéa est qu'un transporteur doit avoir la possibilité de participer à n'importe quel SIR, et donc qu'un serveur ne doit pas pouvoir lui refuser cette participation. Une disposition distincte [alinéa a) de l'article 8] prévoit que le serveur met à la disposition des transporteurs aériens l'information qui les aidera à décider de participer ou non à son SIR.

Les serveurs doivent cependant pouvoir récupérer les déboursés considérables qu'exigent la création et l'exploitation des SIR, et c'est pourquoi la participation des transporteurs n'est garantie que s'ils sont disposés à payer les droits requis et à accepter les conditions standard du serveur.

Il se peut que cette disposition oblige certains serveurs à accroître la capacité de leur SIR pour pouvoir donner suite aux demandes de participation des transporteurs. Si cela crée des problèmes, il faudrait que le cas soit soumis aux autorités compétentes.

Emploi exclusif d'un SIR [alinéa b)]

Cet alinéa vise à empêcher qu'un serveur n'entrave la liberté de participation d'un transporteur aérien à différents SIR en lui imposant de participer exclusivement au sien ou en exigeant une certaine proportion de ses activités, par exemple une proportion de ses réservations ou de son chiffre d'affaires. Il ne vise pas à empêcher les transporteurs aériens qui détiennent un SIR de passer des accords entre eux à propos de leur participation au SIR en question.

Conditions étrangères à la participation [alinéa c)]

Cet alinéa vise à empêcher qu'un serveur n'entrave la liberté de participation d'un transporteur aérien à un SIR en lui imposant des conditions de participation qui n'ont pas de lien raisonnable et direct avec le processus de distribution de ses produits de transport aérien par le SIR, par exemple en lui imposant d'acheter ou de vendre d'autres biens ou services ou de participer à des programmes de partage de codes, d'échanges intercompagnies ou de fidélisation des voyageurs. Il ne vise pas à empêcher le serveur d'inclure d'autres dispositions de caractère général que l'on trouve couramment dans les contrats commerciaux, telles que les conditions de paiement.

Non-discrimination entre transporteurs participants [alinéa d)]

Cet alinéa oblige le serveur à traiter de façon non discriminatoire les transporteurs qui ont choisi de participer à son SIR, en particulier dans l'offre de compléments de service, qu'il s'agisse de nouveaux services ou d'améliorations aux services existants. La non-discrimination en matière de délais signifie que les compléments de service doivent être proposés à tous les transporteurs aériens participants à peu près en même temps. La restriction reconnaît qu'il peut y avoir des contraintes techniques qui empêchent de le faire (cas, par exemple, des transporteurs aériens qui n'acquerraient pas la capacité d'utiliser un nouveau programme ou une nouvelle fonction en même temps, ou dont les capacités de traitement des données sont différentes). La condition de non-discrimination signifie aussi qu'un transporteur qui a des intérêts dans un système ne doit pas bénéficier d'un traitement de faveur en ce qui concerne les services assurés par le SIR.

Droits [alinéa e)]

Cet alinéa établit trois critères au sujet des droits demandés par le serveur aux transporteurs aériens participants. Premièrement, les droits ne doivent pas être discriminatoires. C'est là un principe général qui s'applique à tous les aspects des droits, mais qui ne signifie pas que les droits ne peuvent pas être différents pour des niveaux de service ou des types de fonctionnalité différents [le sous-alinéa 3) prévoit une obligation expresse de non-discrimination dans le cas où le niveau de service est le même].

Deuxièmement, les droits doivent être structurés de telle manière que tous les transporteurs qui désirent participer à un SIR puissent le faire à un niveau et dans une mesure qu'ils estiment convenir à leurs besoins. Les tarifs peuvent varier suivant les niveaux de participation ou les compléments de service fournis ; ce que les transporteurs participants auront à payer variera donc suivant leur niveau de participation. Cependant, des droits consistant en un versement initial plus des redevances liées au volume d'activité (par exemple tant par réservation ou par transaction) risquent d'exclure les petits transporteurs si le versement initial est trop élevé. C'est à dessein que la notion de « petits transporteurs » n'a pas été définie, car elle peut varier d'un marché à l'autre. L'objectif de cette disposition est d'accorder un traitement équitable aux petits transporteurs et non pas de promouvoir une discrimination en leur faveur ni l'interfinancement entre catégories de transporteurs participants.

Troisièmement, les droits doivent être structurés raisonnablement et en rapport raisonnable avec le coût du service fourni et utilisé, et ils doivent être les mêmes à niveau de service égal. Ce critère contient un principe en fonction duquel les États peuvent déterminer le caractère raisonnable tant de la structure que du niveau des droits demandés aux transporteurs aériens par les serveurs, compte tenu des préoccupations que suscite chez beaucoup le coût de la participation aux SIR pour les transporteurs. Relier les droits au coût de la prestation du service assure une certaine protection aux transporteurs aériens des pays en développement, pays qui craignent que leurs transporteurs soient exclus des grands SIR dont les droits sont élevés. Les États devront déterminer comment il convient de faire appliquer ce critère, en fonction de la situation en matière de concurrence, des moyens d'analyse disponibles et des circonstances qui leur sont propres.

Informations sur la facturation [alinéa f)]

L'objectif de cet alinéa est de faire en sorte que les transporteurs aériens soient en mesure de vérifier l'exactitude de leurs factures de services de SIR. En demandant aux serveurs de proposer ces informations sous forme électronique, on permet aux transporteurs aériens qui le désirent de se servir de programmes informatiques pour contrôler et analyser automatiquement leurs factures. Ces informations doivent comporter notamment les éléments suivants : type de réservation SIR et niveau de fonctionnalité, nom des passagers, nombre de passagers, pays, code IATA/ARC d'identification de l'agence (le cas échéant), code de la ville, paire de villes ou segment de vol, date de la réservation (de la transaction), date du vol, numéro du vol, statut de la réservation, classe de service, système de repérage du dossier client (PNR) et indicateur de réservation/d'annulation. En étant ainsi mieux à même de vérifier rapidement la source de chacune des réservations qui leur sont facturées, les transporteurs aériens pourront plus facilement repérer les types de réservations qu'ils ne souhaitent pas, comme les réservations en double.

Résiliation des contrats [alinéa g)]

Certains États ont estimé qu'une clause de résiliation fondée sur le temps contribuait à atténuer certains des aspects indésirables des contrats de durée excessive. Par exemple, les codes de l'Union européenne et de la CEAC sur les SIR prévoient qu'un transporteur aérien doit pouvoir résilier le contrat à tout moment après un an, moyennant un préavis de six mois, ce que reprend le sous-alinéa 1). Pour tenir compte du fait qu'ailleurs, l'usage en matière de résiliation des contrats peut être différent, le sous-alinéa 2) laisse à la législation nationale le soin de préciser le préavis requis.

Chargement des informations relatives aux transporteurs participants [alinéa h)]

L'accroissement de la concurrence et la généralisation de l'emploi des SIR ont incité les transporteurs aériens à modifier leurs horaires et leurs tarifs beaucoup plus souvent qu'autrefois, soit de leur propre initiative, soit en réaction aux modifications apportées par d'autres transporteurs. Les abonnés doivent avoir connaissance de ces modifications aussi vite que possible car tout retard peut avoir des conséquences commerciales considérables pour les transporteurs intéressés. Afin d'éviter qu'un serveur-transporteur ne cherche à retarder l'application de modifications apportées par un transporteur concurrent, l'alinéa exige des serveurs qu'ils suivent des normes constantes et non discriminatoires de soin, d'exactitude et de diligence pour charger dans leur système les informations fournies par les transporteurs participants. Cela s'applique aussi bien aux informations reçues directement des transporteurs participants qu'aux informations reçues d'un intermédiaire (sous réserve des contraintes imposées par la méthode de chargement du transporteur).

La « non-discrimination » prévue dans cette disposition s'applique aussi aux facilités particulières de chargement qu'offre le serveur, de sorte que si celui-ci les fournit à un transporteur participant, il doit les proposer à tous.

Manipulation des informations [alinéa i)]

Une fois les informations chargées, le serveur peut avoir à les manipuler pour des raisons techniques (par exemple pour les réagencer sous une forme différente). L'alinéa a pour objet d'éviter que, par suite de ces manipulations, les renseignements ne soient affichés de manière inexacte ou discriminatoire.

Informations sur une réservation [alinéa j)]

Certains SIR traitent des millions de transactions, qui font intervenir de nombreux abonnés et transporteurs participants ; ils sont donc en mesure d'accéder à toute une gamme d'informations sur les ventes qui peuvent être d'un grand intérêt commercial pour les transporteurs (données sur les habitudes de réservation des passagers ou des abonnés, données sur le trafic et les recettes unitaires des transporteurs, etc.). Les alinéas j) et k) régissent la communication de ces données afin d'éviter que des transporteurs ne cherchent à avoir un avantage commercial indu en obtenant l'accès à des données d'intérêt commercial d'un SIR. [L'alinéa b) de l'article 11 énonce une obligation plus générale, mais connexe, concernant la protection du caractère privé des données personnelles.] Dans le cas où l'information concerne directement une réservation donnée, l'alinéa j) stipule que le serveur met cette information à la disposition, sur un pied d'égalité, de tous les transporteurs qui interviennent dans le service couvert par la réservation, ainsi que de l'abonné intéressé (l'agence de voyages qui a fait la réservation et qui peut avoir besoin d'y accéder, par exemple pour faire une correction ou pour produire un titre de transport), mais qu'il ne la met à la disposition d'aucune autre partie sans le consentement écrit de ces transporteurs et de l'usager du transport aérien.

En pratique, pour la plupart des États, cela peut être difficile à vérifier. Certains États ont eu recours à des mesures préventives demandant de modifier la configuration de SIR, avec des contrôles subséquents, mais d'autres ont préféré traiter les défauts de conformité au cas par cas. Lorsque les États ont des raisons de croire qu'il y a un problème, un contrôle peut permettre de lever les doutes quant au respect de l'obligation de limiter l'accès aux données sur les réservations, mais l'abus de la procédure de contrôle risque d'entraîner un surcroît de frais non compensé par des résultats suffisants.

Données regroupées [alinéa k)]

Dans le cas d'informations sous forme regroupée ou anonyme (par exemple pour constituer une base de données commerciales), cet alinéa exige du serveur qu'il ne fasse pas de discrimination entre les transporteurs participants : s'il met cette information à la disposition de l'un d'eux, il doit la mettre à la disposition de tous. En précisant que ces données doivent être sous forme regroupée ou anonyme, on reconnaît aussi l'obligation générale qu'ont les serveurs de ne pas divulguer à d'autres transporteurs aériens participants des informations qui sont confidentielles ou qui appartiennent en propre à l'un d'entre eux. L'exception concernant les données financières relatives au fonctionnement du SIR lui-même prend en compte le fait que les résultats financiers d'un serveur peuvent être considérés comme une information privée par le transporteur aérien ou les transporteurs aériens qui en sont propriétaires.

Article 6 — Obligations des serveurs envers les abonnés relatives aux arrangements commerciaux

Le principe général de cet article est qu'un abonné doit avoir la possibilité d'accéder sans restrictions à autant de SIR qu'il le désire et, par conséquent, qu'un serveur ne doit pas pouvoir fausser le jeu des lois du marché qui amène un abonné à choisir ou à employer tel ou tel SIR.

Discrimination entre les abonnés [alinéa a)]

Selon cet alinéa, le serveur ne doit pas faire de discrimination entre les abonnés dans l'offre de services de SIR. Ici, l'expression « services de SIR » comprend tous les compléments de service, c'est-à-dire toute amélioration ou addition apportée par la suite.

Exclusivité [alinéa b)]

Le but de cet alinéa est d'éviter qu'un serveur n'empêche les abonnés d'avoir accès à d'autres SIR, que ce soit en exigeant qu'un abonné emploie son SIR à titre exclusif ou pour un certain volume d'activités (par exemple au moins tant de réservations par an) ou une certaine proportion de leurs activités (par exemple au moins 75 % des réservations). Une autre possibilité serait qu'un serveur impose aux abonnés de relier à son SIR un certain nombre ou une certaine proportion des terminaux qu'ils emploient.

Conditions liées à l'identité des transporteurs
[alinéas c), d) et e)]

Ces trois alinéas ont un but commun, celui d'empêcher qu'un serveur ne tente d'influer sur le choix ou l'utilisation du SIR par un abonné en faisant intervenir des considérations liées à l'identité des transporteurs dont l'abonné vend les services de transport aérien. Il faut en effet se souvenir que de nombreux serveurs sont eux-mêmes transporteurs ou affiliés à des transporteurs.

L'alinéa c) vise à empêcher un serveur de consentir aux abonnés qui sont disposés à promouvoir certains transporteurs des prix inférieurs à ceux qu'ils demandent aux autres. L'alinéa d) vise à empêcher un serveur d'exiger d'un abonné qu'il emploie son SIR pour vendre les services de transport aérien d'un transporteur donné. L'alinéa e) vise à empêcher un serveur de s'arranger pour qu'un transporteur consente des conditions spéciales (telles qu'une commission plus élevée) aux abonnés qui choisissent ou emploient son SIR.

Choix de l'équipement et de logiciels [alinéa f)]

Les terminaux constituent la jonction entre l'abonné et le SIR. Les plus simples se composent d'un clavier et d'un écran, tandis que les plus complexes utilisent des ordinateurs personnels dans lesquels l'abonné peut charger son propre logiciel.

Certains se sont dits préoccupés du fait que des serveurs avaient imposé à leurs abonnés de n'employer que les terminaux qu'eux-mêmes fournissaient, pratique qui donne au serveur un marché captif pour ce type de produit. Pour contrecarrer cette pratique, cet alinéa interdit au serveur d'imposer aux abonnés de n'employer que ses terminaux.

Il existe aussi des matériels de communications qui, avec un logiciel approprié, permettent à l'abonné d'être relié à plusieurs SIR, ce qui lui donne accès à des informations supplémentaires et le rend moins dépendant d'un SIR donné. L'alinéa interdit donc aussi à un serveur d'empêcher l'utilisation de ce matériel.

Le serveur conserve toutefois le droit d'exiger que le matériel et le logiciel qu'utilise l'abonné soient techniquement compatibles avec son SIR. Cependant, étant donné que le terme « compatibilité » peut faire l'objet de diverses interprétations, les États devront peut-être veiller à ce que les serveurs n'abusent pas de cette possibilité.

Forme du contrat [alinéa g)]

Pour rentrer dans les frais considérables qu'entraînent la mise sur pied et l'exploitation d'un SIR, le serveur a intérêt à ce que les abonnés soient liés à son SIR pour une période aussi longue que possible. Dans certains États, il y a eu des cas où, à cette fin, des serveurs ont imposé, dans leurs contrats avec les abonnés, des clauses considérées comme déraisonnables ou abusives. Comme exemple de ces méthodes, on peut citer les contrats de très longue durée, les clauses de renouvellement en cours d'exécution ayant pour effet de contrer les clauses d'expiration (par exemple en refaisant courir le contrat à partir du moment où est fourni un nouvel élément de matériel ou de logiciel), et les lourdes pénalités en cas de résiliation, notamment par des clauses irréalistes concernant les dommages liquidés.

Même si les problèmes de cette nature sont peu probables lorsqu'il y a concurrence entre serveurs et dans les cas où les abonnés sont propriétaires de leurs terminaux et du matériel informatique connexe, certains législateurs ont jugé nécessaire d'adopter à leur sujet des textes spécifiques qui limitent la durée des contrats ou exigent une clause de résiliation. Le choix des limites spécifiques prévues dans les deux premiers sous-alinéas a été fait de façon qu'elles soient cohérentes avec les réglementations nationales et les codes multilatéraux existants. Par l'emploi du mot « contrats » au pluriel, on reconnaît qu'un serveur peut passer plusieurs contrats avec un même abonné. Il pourrait par exemple y avoir un contrat de participation comportant une clause de résiliation et un contrat d'équipement qui ne dépasse pas cinq ans. (La durée plus longue du contrat d'équipement vise à permettre le recouvrement des coûts réels.)

Article 7 — Obligations des serveurs relatives aux affichages

Habituellement, les informations sont présentées par affichage sur l'écran d'un terminal, une « page-écran » à la fois. Lorsque ces informations sont trop nombreuses pour tenir sur une seule page-écran, comme c'est souvent le cas des horaires, on peut afficher des pages supplémentaires. Il est courant qu'un « affichage » d'informations s'étende sur plusieurs pages.

Fourniture de l'affichage principal [alinéa a)]

Les éléments de l'affichage principal ont été choisis dans le but de faire en sorte que les transporteurs aériens soient en mesure de commercialiser leurs services dans des conditions équitables, que les abonnés disposent d'un moyen efficace de servir leurs clients et que les usagers du transport aérien aient un choix d'options de transport aérien aussi large et aussi peu tendancieux que possible. Le caractère « complet » exigé de l'affichage principal concerne le fait

qu'un affichage donné (d'horaires ou de tarifs par exemple) doit comprendre toutes les informations pertinentes, et non pas le nombre de transporteurs aériens dont un SIR contient les informations.

La double condition relative à la neutralité repose sur deux critères spécifiques et sur une règle générale. Le premier critère spécifique (celui selon lequel l'affichage ne doit pas être influencé, directement ou indirectement, par l'identité des transporteurs participants) signifie que le serveur doit traiter tous les transporteurs participants de la même façon et sans discrimination. La participation à un SIR est ouverte à tous les transporteurs, mais l'exigence de non-discrimination ne porte pas sur les transporteurs non participants. Si un transporteur n'est pas disposé à acquitter les droits qui lui permettraient de devenir transporteur participant, il n'y a pas de raison d'obliger le serveur à placer les informations le concernant dans les affichages neutres (ou à les y placer d'une manière neutre). On admet cependant que certains serveurs peuvent choisir d'inclure ces informations dans leur système. À part le fait qu'il exige des serveurs qu'ils indiquent clairement si les affichages principaux omettent certains types d'informations sur les transporteurs non participants [sous-alinéa 2) de l'alinéa g)], le Code ne contient pas de dispositions spécifiques sur l'affichage des informations des transporteurs non participants. Par exemple, il n'y a pas de dispositions sur la question de savoir si le fait que les informations d'un transporteur non participant sont affichées doit ou non entraîner l'obligation d'afficher celles de tous les autres transporteurs non participants présents sur le marché. Ceci n'empêche toutefois pas les États de réglementer cette question s'ils le souhaitent.

Le second critère spécifique de neutralité est que l'affichage ne doit pas être influencé par l'identité des aéroports. Cela signifie que lorsqu'une ville est demandée comme origine ou comme destination, il ne doit pas y avoir de discrimination en fonction des aéroports qui desservent cette ville. La description des zones urbaines métropolitaines que donne l'IATA peut être utile pour déterminer quels aéroports sont normalement associés à une ville donnée. D'autres définitions sont toutefois possibles ; ce qui importe, c'est que, quelle que soit la série d'aéroports retenue pour une ville donnée, cette série soit employée systématiquement dans tous les affichages principaux. Cette exigence de neutralité quant à l'identité des aéroports prendra sans doute de plus en plus d'importance à mesure qu'augmentera la concurrence entre aéroports. En outre, en permettant qu'un affichage principal des services entre deux villes soit influencé par l'identité des aéroports, on risquerait de favoriser certains transporteurs participants.

La règle générale enfin, qui consiste à exiger l'application systématique de l'ordre de présentation des informations dans un affichage principal, a pour but d'éviter, par exemple, l'emploi de critères différents selon les marchés, ce qui pourrait favoriser les services de certains transporteurs par rapport à d'autres. L'application systématique d'un ordre de présentation donné concerne un même affichage principal. On peut s'attendre en effet à ce que d'autres critères non discriminatoires soient employés pour d'autres affichages principaux, étant donné que les préférences des usagers du transport aérien varient.

Fonctionnalité des affichages principaux [alinéa b)]

La disposition selon laquelle les affichages principaux doivent être aussi faciles à utiliser que les autres affichages fournis a pour but d'en encourager l'utilisation, particulièrement dans l'optique de l'alinéa c), comme cela est expliqué ci-après.

Utilisation des affichages principaux [alinéa c)]

Cet alinéa vise à faire en sorte que les serveurs fournissent toujours un affichage principal, sauf si une demande de l'usager du transport aérien nécessite un affichage spécifique, par exemple un affichage des horaires, des places disponibles ou des tarifs d'un transporteur aérien qu'il nomme. À cet égard, tous les affichages par défaut (c'est-à-dire choisis par le système en l'absence de choix effectué par l'utilisateur) doivent satisfaire aux critères de l'affichage principal. Cet alinéa doit être lu en parallèle avec l'alinéa a) de l'article 10, aux termes duquel l'abonné ne peut utiliser un autre affichage que pour répondre à une préférence non objective (par exemple pour un transporteur ou un aéroport donnés) exprimée par l'usager du transport aérien.

Critères objectifs [alinéa d)]

Alors que dans un horaire imprimé, les éditeurs peuvent généralement présenter sur une seule page les différentes options de service entre deux points quelconques, les terminaux de SIR actuellement en usage ne permettent d'afficher qu'un nombre restreint d'options sur la première page-écran. Or, lorsqu'ils sont aux prises avec des contraintes de temps ou ne disposent que de ressources limitées, les abonnés ont tendance à réserver une des premières options de service affichées qui répondent aux besoins connus du passager. Autrement dit, l'ordre dans lequel le serveur liste les options de service influe sur la probabilité que des réservations soient faites sur chacune d'entre elles, ce qui a d'importantes conséquences commerciales pour les transporteurs concernés.

Les serveurs ont donc mis au point diverses méthodes (parfois appelées « algorithmes ») pour classer les options de service dans un ordre dont ils pensent qu'il correspondra bien aux préférences des usagers du transport aérien. Certaines de ces méthodes sont relativement simples, mais d'autres sont plus complexes et prennent en compte un grand nombre de facteurs. Elles peuvent, par exemple, être fondées sur un système par lequel on attribue aux options de service « des points de pénalité » en fonction de certains critères, les options qui totalisent le moins de points étant classées premières. Les points de pénalité correspondent par exemple au fait que l'heure de départ s'écarte de l'heure demandée, que la durée du voyage est excessive, qu'il y a une correspondance ou des escales, ou qu'il est nécessaire de changer de compagnie en cours de route.

Il faut cependant une protection contre le risque qu'un serveur n'emploie une méthode qui donne systématiquement à un transporteur ou à un groupe de transporteurs un rang de priorité supérieur ou inférieur. C'est pourquoi cet alinéa exige que le listage des services dans un affichage principal des horaires soit fondé sur des critères objectifs, dont il donne quelques exemples. Il en est de même des méthodes employées pour sélectionner et construire des services avec correspondance.

Affichages des options de vols [alinéa e)]

Sur la base de leur expérience et des mesures de réglementation prises aux niveaux national et international, les serveurs ont mis au point des méthodes de classement des options de voyage (vols ou combinaisons de vols) destinées à répondre aux différentes demandes des usagers du transport aérien. L'ordre donné au sous-alinéa 1) est celui que prescrivent les codes de l'Union européenne et de la CEAC. Il est fondé sur l'hypothèse que les usagers du transport aérien préfèrent généralement un vol sans escale, puis un vol direct et seulement enfin un service avec correspondance qui exige un changement d'appareil, et que le profil des services des transporteurs aériens tend à refléter cette préférence. Cet affichage Union européenne/CEAC est très courant dans les SIR de la plupart des régions du monde. Les usagers du transport aérien ont cependant aussi d'autres préférences et, de plus, le profil des services des transporteurs aériens varie considérablement. C'est pourquoi le sous-alinéa 2) admet que d'autres classements d'options de vols qui respectent également les critères de l'article peuvent répondre à ces préférences ou convenir à des marchés ayant des caractéristiques différentes, et qu'ils sont donc acceptables. Il faut cependant veiller tout spécialement à ce que les affichages de vols faits en application du sous-alinéa 2) soient équitables et non discriminatoires. Enfin, le sous-alinéa 3) permet aux serveurs (mais sans l'exiger) de fournir à la fois un affichage principal fondé sur les critères de l'Union européenne et de la CEAC et tout autre affichage principal qui respecte les critères de l'article 7.

Les affichages des options de vols décrits dans cette disposition ne concernent que les abonnés, parce qu'on estime qu'en raison de leur ampleur et de leur complexité, il est peu probable qu'il serait utile de les fournir directement aux usagers du transport aérien. En revanche, les autres dispositions de cet article concernant les affichages s'appliquent aussi aux affichages fournis aux usagers du transport aérien ou à des tiers autres que les abonnés. Tel est le cas par exemple de l'alinéa c), qui prévoit quand il faut fournir des affichages principaux et quand on peut fournir d'autres affichages.

Avantage déloyal [alinéa f)]

Cet alinéa exige du serveur qu'en établissant l'ordre des services dans un affichage principal, il prenne soin de ne faire bénéficier aucun transporteur d'un avantage déloyal. À ce sujet, les serveurs doivent être conscients de deux situations. Premièrement, lorsque tous les vols sans changement d'appareil (souvent qualifiés de vols directs) sont affichés avant les services avec correspondance, c'est-à-dire avec changement d'appareil, il se peut que certains transporteurs essaient d'obtenir le plus haut placement possible sur l'écran en donnant un seul numéro de vol à deux vols distincts qui comportent un changement d'appareil en cours de route (on parle parfois de vols « fantôme »). Ces vols doivent être considérés comme des vols avec correspondance et affichés en conséquence, pour éviter non seulement de donner un avantage déloyal au transporteur, mais aussi d'induire en erreur les usagers du transport aérien.

Deuxièmement, lorsque les serveurs emploient des méthodes qui différencient les correspondances « sur réseau » (appelées aussi correspondances intracompagnie) des correspondances intercompagnies, soit en affichant les correspondances sur réseau avant les correspondances intercompagnies, soit en classant les options de service sur la base de formules qui favorisent les correspondances sur réseau, toute préférence donnée aux correspondances sur réseau doit être fondée sur des facteurs objectifs (tels que la durée totale du trajet) et appliquée de façon systématique.

Contenu des affichages principaux [alinéa g)]

Tout affichage principal d'horaires doit contenir les éléments énumérés dans les deux sous-alinéas. Le sous-alinéa 1) vise à donner à l'usager du transport aérien, directement ou par l'entremise d'un abonné, les renseignements qui sont susceptibles d'intéresser ou de préoccuper le plus grand nombre, par exemple la nécessité de changer d'appareil, le fait qu'un vol n'est pas un vol régulier, ou le nom du transporteur qui est l'exploitant dans le cas d'un vol à partage de codes. [Il s'agit d'un vol qui « partage » le code d'identification de deux transporteurs aériens ou plus, ce qui fait que le même vol ou la même combinaison de vols est listé séparément sous le code de chaque transporteur ; ainsi, si le transporteur A a un accord de partage de codes avec le transporteur B pour un vol de la ville X à la ville Y, ce vol peut être affiché deux fois, l'une sous la désignation A123 entre X et Y et l'autre sous la désignation B456 entre X et Y, même s'il s'agit d'un vol unique assuré par l'un des deux transporteurs. L'affichage des vols à partage de codes fait l'objet de l'alinéa k).]

Afin que les usagers du transport aérien puissent savoir que l'information n'est pas complète, le sous-alinéa 2) stipule qu'il faut indiquer clairement dans les affichages principaux qu'il existe d'autres services directs qui n'y figurent pas. Ce sous-alinéa ne s'applique pas aux services avec correspondance car, comme l'expliquent les notes relatives à l'alinéa h), les serveurs ne sont pas tenus d'afficher toutes les combinaisons possibles. Il existe deux ensembles de circonstances où le sous-alinéa 2) s'applique.

Premièrement, il se peut que les informations sur les services directs des transporteurs participants soient incomplètes pour des raisons techniques. Tant que la situation n'est pas corrigée, il faut avertir l'usager du transport aérien que l'information n'est pas exhaustive. Deuxièmement, si un serveur ne fait pas figurer les informations sur une partie ou sur la totalité des services directs des transporteurs non participants dont il connaît l'existence, il faut qu'il en avertisse l'usager. Le membre de phrase « si le serveur sait que des services directs... existent » montre bien que le Code n'exige pas par exemple qu'un serveur affiche les horaires complets des transporteurs aériens non participants, d'autant qu'il est possible que le serveur ignore l'existence de certains services.

L'expression « indique clairement... que l'information n'est pas exhaustive » ne signifie pas que le serveur doit nécessairement mettre un avertissement sur chaque page-écran ; un avertissement sur la première devrait suffire.

Points de correspondance [alinéa h)]

Pour assurer une protection contre le risque qu'un serveur ne sélectionne ou n'omette délibérément des points de correspondance desservis par un transporteur donné, l'alinéa exige que le serveur utilise autant de points de

correspondance différents (simples ou multiples), qu'il est nécessaire pour donner une large gamme d'options, de façon non discriminatoire. L'expression « qu'il est nécessaire » a été utilisée parce que le nombre de points de correspondance requis peut varier d'un marché à l'autre, en fonction de facteurs tels que la distance et les caractéristiques des réseaux des transporteurs. Quant à l'expression « un large choix d'options », elle ne veut pas dire qu'il faille afficher des parcours irréalistes. De fait, sur certains marchés court-courriers où les services sans escale sont très fréquents, il se peut qu'il ne soit pas réaliste, du point de vue du passager, d'afficher des points de correspondance. Le texte n'empêche cependant pas les autorités de spécifier un nombre minimal de points de correspondance différents à utiliser dans tous les cas, si elles le désirent. C'est ce qu'ont fait le Canada, les États-Unis et les codes de l'Union européenne et de la CEAC sur les SIR.

Exactitude des informations affichées [alinéa i)]

Même si c'est le transporteur qui est responsable de l'exactitude des informations qu'il fournit au serveur [article 9, alinéa a)], il est demandé au serveur qu'il exerce la diligence voulue pour que l'information qui lui est fournie soit affichée avec exactitude et sans induire en erreur l'usager du transport aérien. Le critère utilisé à cette fin est qu'un serveur ne doit pas afficher d'informations inexactes ou trompeuses, que ce soit intentionnellement ou par négligence, en omettant par exemple d'inclure dans les affichages certaines informations qu'il a reçues de transporteurs participants.

Respect du Code par les abonnés [alinéa j)]

Il est expliqué dans les notes relatives à l'alinéa a) de l'article 4 que certains organismes chargés de la réglementation ont parfois des pouvoirs limités pour faire appliquer le Code, et en particulier pour faire respecter les obligations des abonnés (article 10). C'est précisément pour les cas où les États ne s'estiment pas en mesure de garantir le respect de l'article 10 que cet alinéa demande aux serveurs d'insérer des dispositions pertinentes à ce propos dans le contrat qu'ils passent avec chaque abonné. L'objectif est d'éviter toute discrimination à l'endroit des serveurs relevant de juridictions différentes en soumettant tous les abonnés aux mêmes obligations, quel que soit l'endroit où ils se trouvent.

Affichage des vols à partage de codes [alinéa k)]

L'interdiction d'afficher le même vol ou la même combinaison de vols plus de trois fois vise les vols à partage de codes. [Les notes sur l'alinéa g), sous-alinéa 1), de l'article 7 donnent des explications sur les vols à partage de codes.] Afficher des vols à partage de codes plus de trois fois peut conduire à la pratique indésirable qu'est le « remplissage d'écran » (qui consiste à répéter de façon excessive la même option de voyage, ce qui repousse d'autres options sur les pages-écrans suivantes et exige de l'abonné ou de l'usager du transport aérien plus de temps et de recherche pour voir toutes les options qui existent entre deux villes données). Cependant, limiter le nombre de fois qu'un même vol à partage de codes peut être affiché signifie que dans certains cas, un vol ne sera pas affiché sous le code d'identification d'un des transporteurs parties à l'arrangement, alors qu'il le sera sous celui des autres. Permettre à tous les transporteurs d'afficher le service sous leur propre code d'identification éliminerait l'aspect discriminatoire de la limite, mais cela favoriserait aussi le remplissage d'écran.

Le maximum de trois transporteurs conviendra pour presque tous les arrangements de partage de codes. Cette limite peut toutefois être abaissée là où l'on considère que le remplissage d'écran pose un problème particulier. La plupart des arrangements de partage de codes font intervenir deux transporteurs, et les codes de conduite de l'Union européenne et de la CEAC limitent à deux le nombre d'affichages d'un même vol ou d'une même combinaison de vols. Pour appliquer cette limite dans les cas où plus de deux transporteurs participent à un service à partage de codes, on peut recourir au Processus de sélection des options de voyage de l'IATA.

Article 8 — Autres obligations des serveurs

Transparence [alinéa a)]

Par souci de transparence, cet alinéa exige du serveur qu'il mette à la disposition de toute partie intéressée certaines informations à propos de son SIR. Cela comprend les méthodes d'élaboration des affichages, mais le serveur n'est pas tenu de divulguer des informations de nature privée, par exemple le type de logiciels effectivement utilisés.

Pratiques qui empêchent ou entravent la concurrence
[alinéa b)]

Cet alinéa exige des serveurs qu'ils ne recourent pas à des pratiques susceptibles d'empêcher ou d'entraver la concurrence entre les serveurs ou les transporteurs aériens. Il est énoncé en termes généraux en raison du fait que ces pratiques relèvent de la législation nationale relative à la concurrence, laquelle varie d'un État à l'autre. Parmi ces pratiques, on peut citer la collusion entre serveurs au sujet des prix, ou la passation d'accords avec d'autres serveurs sur un aspect quelconque des services du SIR qui auraient pour objectif ou pour effet de répartir les marchés, selon des critères géographiques ou autres.

Article 9 — Obligations des transporteurs aériens

Exactitude des informations fournies aux serveurs
[alinéa a)]

Cet alinéa tient le transporteur aérien responsable de l'exactitude des informations qu'il fournit au serveur pour insertion dans un SIR, directement ou indirectement (c'est-à-dire y compris la fourniture d'informations via un intermédiaire, tel qu'un autre transporteur ou un éditeur indépendant, qui recueille et publie des informations sur les horaires et les tarifs de transporteurs aériens). Il est libellé de façon qu'un transporteur ne soit pas tenu responsable de l'exactitude des informations sur ses services qu'il ne met pas à la disposition du serveur, comme ce peut être le cas de transporteurs non participants.

Contenu des informations fournies aux serveurs
[alinéa b)]

Les transporteurs aériens participants remettent un volume considérable d'informations sous forme électronique à un ou plusieurs serveurs et, en tant que source première de ces informations, ce sont eux qui se trouvent dans la meilleure position pour faire en sorte que ces informations ne donnent pas une présentation trompeuse des services.

Pour ce qui est de la présentation trompeuse d'un service, il faut que les vols « fantôme » [décrits dans les notes sur l'article 7, alinéa f)] soient présentés d'une manière qui indique clairement qu'il y a un changement d'appareil.

Afin que le serveur puisse respecter le sous-alinéa 1) de l'alinéa g) de l'article 7 et que l'abonné puisse respecter les alinéas d) et e) de l'article 10, il est prévu ici [sous-alinéa 2)] que le transporteur aérien doit indiquer clairement, dans les informations qu'il fournit aux serveurs au sujet de ses propres services de transport aérien, certains renseignements comme le fait que le vol n'est pas un vol régulier, ou le nom du transporteur exploitant lorsqu'il s'agit d'un vol à partage de codes.

Refus de participer à certains SIR [alinéa c)]

Il se peut que des transporteurs décident de ne pas participer à certains SIR. Parfois, c'est que le transporteur a décidé de ne pas distribuer ses produits par l'intermédiaire d'un certain SIR pour des raisons commerciales valables (il juge par

exemple que le coût en serait trop élevé). Mais il est aussi arrivé quelquefois qu'un transporteur lui-même serveur (ou affilié à un serveur) ait refusé de participer à un SIR concurrent dans le but de rendre ce SIR moins attrayant pour les abonnés. Sur les marchés où le transporteur est fortement présent, cela restreint gravement le choix offert aux abonnés et, en fin de compte, la qualité de l'information mise à la disposition des passagers.

C'est pourquoi l'alinéa vise à empêcher un transporteur de refuser de participer à un SIR donné, mais il ne s'applique que dans un État où ce transporteur domine le marché et où il est financièrement lié ou affilié d'une autre manière à un autre SIR, tel qu'un agent de commercialisation. Il est prévu une exception, dans le cas où le lien ou l'affiliation résulte d'un accord de participation conclu avec le serveur. Dans ce contexte, la participation doit avoir la même étendue et être du même niveau de fonctionnalité que ceux de la participation du transporteur dominant dans son propre SIR ; cela implique notamment que ce transporteur fournisse toutes les informations sur les horaires et l'état des réservations et permette d'effectuer les réservations, les confirmations et l'émission des titres de transport avec la même diligence et dans des conditions d'égalité. L'alinéa fait cependant une exception, lorsqu'il existe des raisons commerciales ou techniques légitimes qui justifient qu'un transporteur ne participe pas à un SIR donné, mais il devrait s'agir là de cas extrêmement rares et isolés.

Refus de fournir des informations à certains SIR [alinéa d)]

Des transporteurs refusent parfois de communiquer des informations sur leurs services à certains SIR. Il se pourrait par exemple qu'un transporteur non participant choisisse de ne fournir aucune information à un SIR parce que c'est un concurrent d'un autre SIR avec lequel il a un lien financier ou un lien d'affiliation. Comme dans le cas du refus de participer à un SIR (voir le paragraphe précédent), ceci risque toutefois de nuire à la concurrence entre serveurs en réduisant les options offertes aux abonnés, et de nuire par conséquent aussi à la qualité de l'information mise à la disposition des usagers du transport aérien. Dans le cas des transporteurs participants, les informations à fournir aux serveurs (et, inversement, celles qui peuvent être retenues) seront normalement régies par le contrat de participation entre le serveur et le transporteur aérien.

C'est pourquoi l'alinéa vise à empêcher un transporteur de refuser de fournir à un serveur des informations sur les horaires ou les tarifs, mais il ne s'applique que dans l'État de domicile du transporteur et si celui-ci fournit déjà ces informations à un autre serveur dont le SIR est utilisé par des abonnés dans l'État en question. L'exception « sauf dans les cas où la loi le lui permet » est destinée à prendre en compte les législations qui autorisent un tel refus. Certains États voudront peut-être élargir la portée de cet alinéa pour qu'il englobe également les informations sur les places disponibles.

Il se peut que l'obligation énoncée à l'alinéa d) impose un fardeau indésirable à certains transporteurs, particulièrement les plus petits. Le Code n'empêche toutefois nullement un transporteur de facturer les serveurs afin de récupérer les éventuels frais supplémentaires que lui impose la fourniture de ces informations (frais qui ne devraient cependant pas être exorbitants parce qu'il ne s'agit que d'informations qu'il fournit déjà à un autre serveur). De plus, dans bien des cas, les serveurs sont aussi en mesure d'obtenir les informations sur les horaires auprès de sources publiques, par exemple.

Relations avec les abonnés [alinéa e)]

Cet alinéa vise à faire en sorte que les transporteurs n'essaient pas d'influer sur le choix ou l'utilisation de tel ou tel SIR par un abonné et à empêcher les deux pratiques qui y sont indiquées d'entraver la concurrence entre serveurs. Il est fortement apparenté à deux des obligations des serveurs envers les abonnés [alinéas d) et e) de l'article 6]. Le sous-alinéa 1) s'applique aux transporteurs aériens qui ont un intérêt financier dans un SIR donné ou qui lui sont affiliés (par exemple, en étant son agent exclusif). Forcer ou inciter les abonnés à n'employer que ce SIR pourrait donner à ce dernier un avantage indu sur d'autres SIR. Pour que cette interdiction ne soit pas discriminatoire, elle s'applique aussi, comme le prévoit le sous-alinéa 2), aux transporteurs aériens qui n'ont pas un tel intérêt financier ou lien d'affiliation

mais qui, s'ils ne la respectaient pas, favoriseraient ainsi un SIR de façon inéquitable par rapport aux autres. Le sous-alinéa 2) ne vise toutefois pas à empêcher des transporteurs aériens d'exiger l'emploi d'un SIR particulier pour des raisons commerciales légitimes. Par exemple, des transporteurs aériens qui ne participent qu'à un seul SIR pourraient exiger des abonnés qu'ils utilisent ce SIR ou les encourager à le faire, de même que des transporteurs aériens pourraient inciter à employer un SIR donné parce que les prix, les services ou les fonctions qu'il propose sont plus intéressants, sans le favoriser ainsi de façon inéquitable.

Article 10 — Obligations des abonnés

Emploi d'un affichage principal et manipulation des informations
[alinéas a) et b)]

Les alinéas a) et c) de l'article 7 prévoient que le serveur doit mettre à la disposition des abonnés un ou des affichages principaux qui sont aussi peu biaisés et aussi neutres que possible et toujours fournir un tel affichage, sauf demande expresse. Ceci ne garantit cependant pas que les abonnés s'en serviront pour informer les usagers du transport aérien. Il n'est pas toujours de l'intérêt de l'abonné de présenter aux usagers du transport aérien une information neutre, particulièrement si certains transporteurs lui font des conditions spéciales (supplément de commission par exemple) pour l'inciter à réserver leurs services. C'est pourquoi l'alinéa a) oblige l'abonné à employer ou à fournir un affichage principal conforme aux dispositions applicables de l'article 7 pour toute transaction, sauf quand l'usager du transport aérien (c'est-à-dire un passager ou quelqu'un agissant pour lui) a indiqué une préférence qui impose d'en employer un autre. Étant donné qu'un grand nombre d'abonnés risquent de penser qu'il est nécessaire d'utiliser d'autres affichages pour répondre aux besoins de leur client ou à leurs propres besoins et que le volume quotidien des transactions peut être considérable, il sera très difficile de faire appliquer cette disposition, même si le serveur inscrit cette obligation dans ses contrats avec les abonnés.

Au moyen de logiciels appropriés, les abonnés qui le désirent peuvent prendre les données qui figurent dans un SIR (ou dans plusieurs) et les réorganiser pour les afficher selon une présentation qu'ils ont eux-mêmes conçue. Cette pratique peut rendre service aux passagers, en permettant d'avoir des affichages qui répondent exactement à leurs besoins particuliers, mais elle comporte aussi le risque que les abonnés réorganisent les données en fonction de leurs propres objectifs commerciaux. Tout en admettant que les abonnés puissent vouloir manipuler l'information fournie par un SIR, l'alinéa b) vise à éviter que cette manipulation, de quelque façon qu'elle soit faite, ne conduise à donner aux usagers du transport aérien des renseignements inexacts ou trompeurs. En pratique, cet alinéa risque lui aussi d'être très difficile à faire appliquer.

Exactitude des informations [alinéa c)]

Aux termes de cet alinéa, l'abonné est tenu responsable de l'exactitude de toute information qu'il introduit dans un SIR, notamment les données relatives au passager ou les demandes de ce dernier. Cependant, comme c'est le passager qui aura sans doute fourni au moins certaines de ces informations à l'abonné, les abonnés seront alors généralement en mesure de tenir les passagers responsables de l'exactitude de cette information.

Information des usagers du transport aérien
[alinéas d) et e)]

Quand un SIR contient aussi des vols non réguliers, les abonnés sont tenus d'informer les usagers du transport aérien du fait qu'un vol est un vol non régulier et de toute condition spéciale qui s'y rattache, telle que l'achat d'autres services, ou du fait qu'il faut régler les questions concernant les arrangements de transport aérien avec le voyagiste, par exemple, et non pas avec le transporteur aérien qui assure le vol [alinéa d)]. Si l'abonné est tenu d'informer les passagers et les passagers éventuels des éléments énoncés à l'alinéa e), les transporteurs aériens et les serveurs sont pour leur part tenus d'indiquer

clairement ces éléments dans l'information qu'ils fournissent et qu'ils affichent. Cette obligation est particulièrement importante dans le cas des vols à partage de codes. Si un itinéraire comprend un vol à partage de codes, les abonnés doivent en informer les usagers du transport aérien, auxquels ils doivent aussi indiquer le nom de l'exploitant de ce vol.

Réservations interdites [alinéa f)]

Aux fins du Code, une réservation fictive est une réservation qui n'est pas faite à la demande d'un consommateur, comme les réservations faites dans un but de formation avec des noms choisis au hasard. On peut faire des réservations fictives par différents canaux (directement avec le transporteur aérien, par des tiers, etc.), mais l'alinéa interdit de les faire par l'intermédiaire des SIR, parce que cela crée deux problèmes. Premièrement, ces réservations peuvent donner une fausse indication de la demande réelle d'un service, ce qui fait qu'il est difficile d'ajuster la capacité à la demande sur les vols en cause. Deuxièmement, elles peuvent entraîner des frais supplémentaires pour le transporteur concerné puisque les serveurs facturent les réservations aux transporteurs aériens. Le Code ne met pas sur le même pied les réservations fictives et les réservations en double, même si ces dernières peuvent causer le même genre de problèmes, parce qu'il n'y a pas consensus dans l'industrie ni chez les autorités au sujet de l'acceptabilité des réservations en double. Il existe cependant plusieurs moyens de réduire le nombre de réservations fictives ou en double que les transporteurs aériens jugent indésirables : vérification, par le transporteur aérien, des droits qui lui sont facturés pour les réservations, dispositifs informatiques qui empêchent de faire certaines réservations en double sur le même SIR, utilisation de logiciels spéciaux au lieu d'un SIR réel pour la formation des abonnés, et contrôles plus stricts des programmes de motivation qui poussent les abonnés à atteindre certains objectifs en nombres de réservations (cause, semble-t-il, de certaines réservations fictives).

Article 11 — Préservation du caractère privé des données personnelles

Si la protection des données personnelles fait l'objet d'un article distinct, c'est à cause de son importance et parce que tous les intervenants — États, transporteurs aériens, serveurs, abonnés et autres acteurs du transport aérien international — partagent la responsabilité de protéger ces données lorsqu'elles sont en leur possession.

Mesures appropriées [alinéa a)]

Il existe de nombreuses mesures législatives et réglementaires (tant au niveau national qu'au niveau international) concernant la protection des données personnelles. Les États pourront puiser à ces sources pour déterminer ce qui doit être appliqué au fonctionnement des SIR sur leurs territoires respectifs. Ces mesures peuvent aller, lorsque cela se justifie, jusqu'au recours à des sanctions dans les cas où le caractère privé des données personnelles n'est pas respecté.

Le Code ne donne pas de définition précise des données « personnelles », car cette notion peut varier selon les États en fonction du droit et des usages nationaux et internationaux. Pour déterminer si des données sont personnelles, on peut cependant se demander si elles peuvent être reliées à un particulier que l'on peut identifier.

Pour ce qui est des pratiques suivies dans le transport aérien, les États pourraient en outre s'inspirer de la Pratique recommandée 1774 de l'IATA (« Protection de la vie privée et des flux transfrontaliers de données personnelles employées dans le transport aérien international de passagers et de marchandises »).

Parties qui interviennent, consentement du passager
[alinéa b)]

Pour faire une réservation dans un SIR, l'abonné doit y introduire des données personnelles sur le passager. Ces données peuvent par exemple être l'âge, la nationalité, les préceptes religieux sur l'alimentation ainsi que d'autres

renseignements dont le transporteur a besoin mais dont des personnes malintentionnées pourraient se servir pour porter préjudice au passager. Il faut donc que toutes les parties assurent la préservation du caractère privé de ces données personnelles. Par « toutes les parties », on entend d'abord les serveurs [auxquels l'alinéa j) de l'article 5 confère une responsabilité particulière quant aux informations relatives à chaque réservation], les transporteurs aériens et les abonnés, mais aussi, de façon plus générale, tous ceux qui peuvent avoir accès aux données personnelles, comme les sociétés qui préparent les données pour les entrer dans les SIR ou celles qui traitent les informations relatives à la facturation.

La disposition selon laquelle les données personnelles ne doivent pas être communiquées sans le consentement du passager intéressé énonce un principe général qu'il convient d'appliquer de façon raisonnable, et non pas une règle rigide. On peut par exemple considérer qu'en donnant à un abonné des données personnelles dans le but de faire une réservation ou d'acheter un titre de transport aérien, le passager approuve implicitement la communication de ces données aux autres parties qui en ont besoin pour réaliser la transaction. C'est ainsi que les banques de règlement ne demandent pas le consentement exprès des passagers pour traiter des paiements qui peuvent contenir des données personnelles, pas plus que ne le ferait une société qui traite les informations de facturation d'un transporteur aérien. Quant aux parties qui interviennent dans le transport aérien, ce pourrait être, par exemple, un aéroport auquel on demande de fournir un fauteuil roulant pour un passager.

Les États qui s'engagent à suivre le Code doivent le notifier à l'OACI. Cette déclaration d'intention unilatérale, communiquée à l'OACI, qui la diffuse [alinéa e)], sert à informer de cette décision les autres États et toutes les parties intéressées. Tout État qui a notifié à l'OACI qu'il suivait le Code peut cependant mettre fin à cet engagement en en informant l'OACI, qui diffusera également cette décision. Les États peuvent bien sûr aussi s'engager d'autres façons à suivre le Code, au moyen d'accords ou d'arrangements internationaux avec d'autres États, sur une base bilatérale ou multilatérale, ou encore en l'appliquant de façon constante et uniforme.

Article 12 — Application, révision et exceptions

Application, révision [alinéa a)]

Compte tenu de l'expérience acquise par les États relativement au code adopté par le Conseil le 17 décembre 1991, de son acceptation par un nombre substantiel d'États et du fait que les États ont besoin d'un certain temps pour examiner le code révisé puis informer l'OACI qu'ils s'engagent à le suivre, cet alinéa prévoit que le code révisé prend effet et devient applicable le 1er novembre 1996.

La commercialisation des services de transport aérien par l'intermédiaire des SIR est un aspect de l'industrie du transport aérien qui évolue rapidement. Il faut donc que le Code soit révisé, lorsque les circonstances le justifient, en fonction de cette évolution. Pour simplifier les choses et pour qu'à tout moment un seul code soit applicable, tout code révisé adopté par le Conseil remplacera intégralement le code précédent.

Suivre le Code [alinéa b)]

Par l'expression « suivre le Code », on entend qu'un État s'attache à appliquer dans sa réglementation des SIR les principes généraux de conduite prévus par le Code ou qu'il suit une politique ou applique des règles cohérentes avec le Code, à l'intérieur de son territoire et dans ses relations avec les autres États qui suivent aussi le Code. Dans la pratique, la façon dont les États procèdent variera considérablement d'un État à l'autre. Certains s'en remettront peut-être directement au Code et d'autres auront une réglementation nationale ou régionale plus détaillée ; en outre, un certain nombre auront des dispositions sur les SIR dans des accords bilatéraux ou multilatéraux, dont il faut tenir compte pour appliquer le Code.

Exceptions pour les pays en développement [alinéa c)]

Les SIR ont été initialement mis au point dans certains pays développés, notamment les États-Unis et divers États d'Europe. Leur utilisation s'est maintenant répandue dans le monde entier, mais certains pays en développement pourraient vouloir retarder l'entrée de SIR sur leur territoire jusqu'à ce qu'il y ait, par exemple, une structure réglementaire ou un réseau de distribution appropriés sur leur propre marché national. Le Code prévoit donc que ces États peuvent, jusqu'au 31 décembre 2000, refuser de suivre l'alinéa c) de l'article 4, sous réserve de respecter les conditions qui sont expliquées ci-après. Il est clair que de nombreux pays en développement n'ont pas intérêt à recourir à cette exception et n'en ont pas l'intention ; il n'y a cependant pas de manière efficace de décider a priori quels États en développement sont susceptibles de se prévaloir de l'exception ; une procédure fondée sur le choix individuel est donc préférable.

La première condition [sous-alinéa 1)] est que les États qui se prévalent d'une exception à l'alinéa c) de l'article 4 le notifient à l'OACI. La seconde condition [sous-alinéa 2)] est que l'exclusion de SIR soit compatible avec les accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux auxquels l'État est partie. Cette condition a pour but d'assurer la compatibilité entre les obligations qui incombent à un État en vertu du Code et toute autre obligation qu'il peut avoir en matière de SIR, par exemple en vertu d'accords bilatéraux de services aériens et de l'Accord général sur le commerce des services (GATS).

Exceptions pour défaut de réciprocité ou en cas de litige
[alinéa d)]

Une autre exception est possible, pour un État qui suit le Code, dans le cas d'un défaut de réciprocité en matière de SIR ou de litige intergouvernemental concernant les SIR, comme le prévoit l'alinéa g) de l'article 4. Pour que l'application du Code soit pleinement transparente, un État qui permet ou impose une mesure non conforme au Code doit le notifier à l'OACI, en donnant suffisamment de précisions sur les serveurs, les transporteurs aériens et les États en cause pour indiquer l'étendue et la nature des effets de la mesure.

Transparence [alinéa e)]

Pour tenir tous les États informés de ceux d'entre eux qui ne suivent pas le Code ou ne le suivent qu'en partie, dans les cas énoncés aux alinéas b) à d), le Conseil de l'OACI communiquera des rapports périodiques sur les notifications reçues. Le premier rapport devrait être fait peu après la date d'entrée en vigueur du Code, une fois que les États auront pris leur décision initiale sur le fait qu'ils entendent suivre le Code ou non. Par la suite, les rapports seront communiqués selon les besoins.

Exemptions [alinéa f)]

Ainsi que cela est expliqué dans les notes sur l'article premier, les SIR à accès multiple sont de par leur nature incapables de respecter certaines des obligations des serveurs, et ils sont donc exemptés des prescriptions de l'article 5 relatives au chargement, à la manipulation et à la mise à disposition de certaines informations ainsi que des prescriptions concernant l'aménagement et la fourniture des affichages principaux énoncées à l'article 7. Ces systèmes sont soumis aux autres dispositions du Code de façon que tous les SIR, dans la mesure du possible, fassent l'objet des mêmes obligations et prescriptions.

De par leur nature, les systèmes à accès multiple sont discriminatoires en faveur du transporteur ou des transporteurs dominants sur le marché considéré. On peut cependant remédier à cette discrimination de deux façons. La première consiste à avoir d'autres SIR qui fournissent des affichages objectifs sur les mêmes marchés que ceux que dessert le système à accès multiple. La seconde consiste en ce que les États recourent aux dispositions de l'article 4, alinéa g), pour contrer l'aspect discriminatoire des systèmes à accès multiple lorsqu'ils considèrent qu'il y a défaut de réciprocité en matière de SIR.

E. CLAUSES TYPES SUR LES SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

5.3 Les deux clauses types ci-après peuvent être utilisées par les États qui le souhaitent dans leurs accords bilatéraux ou multilatéraux, pour renforcer ou compléter le Code de conduite de l'OACI sur la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation, ainsi que pour tenir compte de l'existence de règlements nationaux et régionaux sur les SIR qui, à certains égards, peuvent aller plus loin que le Code.

Le modèle A s'applique aux accords entre des parties dont aucune n'a ou ne compte avoir de réglementation nationale ou régionale sur les SIR ; le modèle B s'applique aux accords entre des parties dont une ou plusieurs a ou compte avoir une réglementation nationale ou régionale sur les SIR. Ces clauses types ont également été incorporées dans le modèle d'accord sur les services aériens (TASA) (voir l'Appendice 5 du présent document).

Clause type A sur les SIR

Chaque partie applique le Code de conduite de l'OACI sur la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation sur son territoire.

Clause type B sur les SIR

Chaque partie applique le Code de conduite de l'OACI sur la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation sur son territoire en conformité avec les autres règlements et obligations applicables concernant les systèmes informatisés de réservation.

Partie 6

QUESTIONS COMMERCIALES INTÉRESSANT LES COMPAGNIES AÉRIENNES

6.1 La Conférence mondiale de transport aérien de 1994 a élaboré quatre arrangements réglementaires concernant les activités commerciales des compagnies aériennes relatives à l'exploitation de services aériens internationaux: services d'escale, conversion des devises et transfert des recettes, personnel étranger et accès aux services locaux et vente et commercialisation des produits des services aériens. Donnant suite à la recommandation de la conférence de poursuivre les travaux afin de donner à ces arrangements une structure plus formalisée, le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, à sa neuvième réunion (février 1997), a formulé la Recommandation ATRP/9-5 qui contient des clauses types sur ces quatre questions commerciales, complétées par une clause supplémentaire relative au paiement des dépenses locales, avec des notes explicatives. En mai 1997, le Conseil a approuvé ces clauses types, qui remplacent les arrangements précédemment établis par la conférence sur les mêmes sujets, et il les a envoyées aux États pour qu'ils s'en inspirent.

Les clauses types, reproduites dans les sections ci-après, peuvent être insérées dans un accord bilatéral ou multilatéral. Les notes qui accompagnent chaque clause font partie intégrante de ces arrangements réglementaires et elles doivent être utilisées pour les interpréter et les appliquer ainsi que dans les négociations à leur sujet. Ces clauses types ont également été incorporées dans le modèle d'accord sur les services aériens (TASA) (voir l'Appendice 5 du présent document).

Recommandation ATRP/9-5

LE GROUPE D'EXPERTS RECOMMANDE :

que les États soient encouragés à utiliser, chaque fois que cela est approprié dans leurs accords bilatéraux et multilatéraux sur les services aériens, les clauses types ci-après ainsi que les notes d'accompagnement sur les questions commerciales, qui sont conçues pour aider les autorités chargées de la réglementation à lever des restrictions et à passer à un environnement plus concurrentiel.

A. SERVICES D'ESCALE

Clause type

Chaque Partie autorise le ou les transporteurs aériens de l'autre Partie/des autres Parties, au choix de chaque transporteur :

a) à assurer leurs propres services d'escale ;

b) à assurer des services d'escale à un ou plusieurs autres transporteurs aériens ;

c) à se joindre à d'autres pour former un organisme fournisseur de services ; et/ou

d) à opérer une sélection parmi les fournisseurs de services concurrents.

NOTES

1) Les options énumérées ci-dessus doivent être utilisées conformément aux obligations internationales, aux éléments indicatifs de l'Annexe 9 (Facilitation) à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, aux *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), aux lois et règlements nationaux et en consultation avec l'exploitant aéroportuaire.

2) Un transporteur aérien doit être autorisé à choisir librement parmi les possibilités offertes et à combiner plusieurs options ou à modifier son choix, sauf s'il peut être démontré que cela n'est pas pratique et si cela est limité par les considérations de sécurité et de sûreté pertinentes et [à l'exception des services visés en a) ci-dessus] par le fait que le volume des opérations aéroportuaires peut être trop petit pour que des fournisseurs puissent se faire concurrence. À certains aéroports, le nombre de transporteurs aériens et les installations matérielles limitées ne permettront peut-être pas à tous les transporteurs d'assurer leurs propres services d'escale côté piste ; en pareils cas, les transporteurs autorisés à le faire devraient être choisis selon des procédures objectives, transparentes et non discriminatoires, et plusieurs fournisseurs concurrentiels devraient être disponibles.

3) Les Parties seraient toujours tenues de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'établissement de prix raisonnables fondés sur les coûts, ainsi qu'un traitement juste et équitable des transporteurs aériens de l'autre Partie/des autres Parties.

4) Selon leurs circonstances particulières, les États devraient envisager l'introduction graduelle et progressive de services d'escale assurés par les transporteurs aériens eux-mêmes et de fournisseurs multiples, en fonction, le cas échéant, de la taille de l'aéroport.

B. CONVERSION DES DEVISES ET TRANSFERT DES RECETTES

Clause type

Chaque Partie autorise le ou les transporteurs aériens de l'autre Partie/des autres Parties, sur demande, à convertir et transférer au pays étranger de leur choix, toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport aérien et des activités connexes directement liées au transport aérien qui dépassent les sommes dépensées localement, cette conversion et ce transfert étant autorisés rapidement, sans restrictions, discrimination ni taxes, au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de transfert.

NOTES

1) Cette question est traitée dans des accords internationaux (comme ceux qui font intervenir le Fonds monétaire international et l'Accord général sur le commerce des services [GATS]) qui autorisent les

contrôles des changes dans certaines situations en rapport avec la protection de la balance des paiements d'un État ainsi que des procédures établies par les lois et règlements nationaux applicables. Les États doivent avoir à l'esprit la disposition du GATS qui autorise une partie contractante à considérer le transport aérien comme essentiel pour son programme économique ou de développement lorsqu'ils envisagent des contrôles des changes.

2) Le terme « activités connexes directement liées au transport aérien » comprend des activités étroitement liées à la prestation des services aériens, comme les services d'autobus entre l'aéroport et les hôtels, et, là où elle est permise, la fourniture de services d'escale à d'autres transporteurs aériens. Ce terme n'engloberait pas les activités telles que les recettes provenant des hôtels, de la location de voitures, des investissements dans le marché local de l'immobilier ou des actions et obligations, dont on peut supposer qu'elles feront l'objet d'un régime de conversion et de transfert différent.

3) Le terme « sans taxes » concerne les taxes appliquées à la conversion et au transfert, et non pas l'impôt national sur le revenu, qu'il vaut mieux examiner sur la base d'un traité sur la double imposition, ou d'un autre arrangement dans lequel les recettes provenant de la vente du transport aérien par des compagnies aériennes étrangères sont exemptées de l'impôt national sur le revenu de façon réciproque. Cependant, en l'absence d'un traité sur la double imposition ou d'un autre arrangement, les États pourraient utiliser cette clause pour exempter réciproquement les transporteurs aériens des impôts sur leurs recettes étrangères, mais ils devraient bien préciser leur intention à cet égard.

C. PAIEMENT DES DÉPENSES LOCALES

Clause type

Chaque Partie autorise les transporteurs aériens de l'autre Partie/des autres Parties à payer les dépenses locales engagées dans son territoire, y compris l'achat de carburant, en monnaie locale, ou au choix des transporteurs aériens et là où cela est autorisé, dans toute monnaie librement convertible.

NOTES

1) Conformément aux *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*[1] (Doc 9082), cet arrangement n'empêche pas les autorités aéroportuaires de libeller les redevances de services d'aéroport en des monnaies librement convertibles lorsque cela est nécessaire pour assurer la stabilité desdites redevances et pour payer du matériel et des services importés. Ces redevances ne doivent entraîner aucune discrimination, ni entre les transporteurs aériens étrangers et ceux qui ont la nationalité de l'État de l'aéroport et qui se livrent à des opérations internationales similaires, ni entre deux usagers étrangers ou plus.

2) Normalement, les redevances d'usage devraient être libellées et payables en monnaie locale. Toutefois, dans des circonstances spéciales, par exemple en cas d'instabilité de la conjoncture économique, lorsqu'un État propose ou permet que les redevances d'usage soient libellées dans une monnaie autre que la monnaie locale, les compagnies aériennes peuvent utiliser la même monnaie pour libeller leurs ventes locales de billets, en appliquant le même taux de change.

1. Ce document s'intitule aujourd'hui *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

D. PERSONNEL ÉTRANGER ET ACCÈS AUX SERVICES LOCAUX

Clause type

Chaque Partie autorise les transporteurs aériens de l'autre Partie/des autres Parties :

a) à faire entrer et à maintenir dans son territoire des employés étrangers chargés de réaliser des tâches de gestion ainsi que des tâches commerciales, techniques, d'exploitation et autres tâches de spécialiste nécessaires à la prestation des services de transport aérien, conformément aux lois et règlements de l'État récepteur en matière d'entrée, de résidence et d'emploi ;

b) à utiliser les services et le personnel de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne ayant des activités dans son territoire et autorisée à assurer de tels services.

NOTES

1) L'alinéa a) de cet arrangement réglementaire vise à faciliter l'affectation à l'étranger de certains employés des transporteurs aériens — ceux qui sont chargés des tâches de gestion, commerciales, techniques et d'exploitation. Le personnel d'exploitation ne comprend pas l'équipage de conduite ou de cabine, dont la mobilité est couverte par l'Annexe 9 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. L'arrangement est sujet aux obligations internationales ainsi qu'aux lois nationales du pays d'accueil concernant l'entrée, la résidence et l'emploi, qui dans la plupart des cas devraient être suffisamment souples pour tenir compte des obligations d'une partie dans le cadre de cet arrangement.

2) L'arrangement est basé sur la réciprocité générale en ce qui concerne les types de personnel qu'un transporteur aérien peut affecter dans un État étranger et ne doit pas être interprété au sens quantitatif, par exemple en ne permettant que le même nombre de ces types de personnel que les transporteurs aériens nationaux affectent dans l'État du transporteur aérien étranger.

3) L'alinéa b) vise à répondre au besoin de tenir compte de l'utilisation plus fréquente par les transporteurs aériens de personnel provenant de pays tiers, suite au nombre croissant d'alliances et à la mondialisation des activités commerciales des compagnies aériennes. En conséquence, il permettrait l'utilisation du personnel et des services d'une compagnie aérienne partenaire dans le cadre d'une alliance ou d'un arrangement de partage de code.

E. VENTE ET COMMERCIALISATION DES PRODUITS DES SERVICES AÉRIENS

Clause type

Chaque Partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre Partie/des autres Parties le droit de vendre et de commercialiser les produits des services aériens internationaux et produits apparentés dans son territoire (directement ou par le biais d'agents ou d'autres intermédiaires choisis par le transporteur), y compris le droit d'établir des bureaux, sur réseau et hors réseau.

NOTES

1) Cet arrangement fournit une norme simple mais juste pour autoriser les transporteurs aériens à vendre et à commercialiser leurs services à l'étranger, tout en tenant compte des obligations des États qui ont pris

un engagement spécifique en matière de traitement national pour ce service dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (GATS). La clause type est compatible avec la clause du GATS sur le traitement national en ce sens que, de façon pratique, le traitement accordé aux transporteurs aériens étrangers ne serait pas normalement moins favorable que celui qui est accordé aux transporteurs aériens nationaux. Cependant, dans certains cas, la norme sur le traitement national peut se traduire pour les transporteurs aériens étrangers comme nationaux par des conditions plus restrictives que celles qui sont exigées par la clause type, et en pareils cas le traitement prévu dans la clause type sera plus libéral.

2) Cette clause ne s'applique pas à la vente et à la commercialisation des produits des services aériens par le truchement des systèmes informatisés de réservation (SIR) pour lesquels les États peuvent utiliser le *Code de conduite* de l'OACI *pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation* et les règlements nationaux ou régionaux, selon le cas.

3) Le terme « bureau sur réseau » décrit une situation dans laquelle un bureau est situé dans une ville ou un pays que le transporteur aérien dessert directement ; un « bureau hors réseau » est situé dans une ville ou un pays que le transporteur aérien ne dessert pas directement.

F. ASPECTS DU PARTAGE DE CODES INTÉRESSANT LE CONSOMMATEUR

6.2 Au cours des années 90, les vols en partage de codes, qui consistent à utiliser l'indicatif de vol d'une compagnie aérienne sur un service assuré par une deuxième compagnie aérienne, sont devenus une forme de plus en plus répandue d'arrangements de coopération entre compagnies aériennes. La Conférence mondiale de transport aérien de 1994 s'est penchée sur la question en estimant que ses incidences devraient être prises en considération dans le cadre des futurs arrangements réglementaires concernant l'accès au marché. C'est pourquoi, se fondant sur une étude de la question par le Secrétariat (publiée dans la Circulaire 269-AT/110), le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien a examiné les aspects économiques et les incidences pour les consommateurs des vols en partage de codes et, à sa neuvième réunion, il a formulé la recommandation ci-après (ATRP/9-6) sur ce dernier aspect de la question. Le Conseil a approuvé cette recommandation en mai 1997 et il l'a transmise aux États, pour qu'ils s'en inspirent.

Lorsqu'il a adopté cette recommandation, le Groupe est convenu que les renseignements à fournir aux consommateurs devraient comporter une indication des vols, des exploitants, des escales et des changements d'avion ainsi que des compagnies aériennes et des aéroports. À cet égard, il y a lieu de prendre en compte plusieurs composantes du transport aérien international autres que les transporteurs aériens eux-mêmes, notamment les agents de voyage, les systèmes informatisés de réservation, les aéroports et les autres intervenants de la facilitation.

En mars 2003, la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) s'est également penchée sur la question plus large de l'intérêt des consommateurs dans le processus de libéralisation ; certaines de ses conclusions figurent à l'Appendice 4 du présent document.

Recommandation ATRP/9-6

LE GROUPE D'EXPERTS RECOMMANDE :

que les États prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les consommateurs soient pleinement informés et protégés en ce qui concerne les vols en partage de code exploités en direction ou en provenance de leur territoire et que, au minimum, les renseignements nécessaires soient fournis aux passagers comme suit :

a) oralement et, si possible, par écrit au moment de la réservation ;

b) par écrit, sur le billet lui-même et/ou (si ce n'est pas possible) sur l'itinéraire qui accompagne le billet, ou sur tout autre document remplaçant le billet, comme une confirmation écrite, y compris des renseignements sur la personne à contacter en cas de problème ainsi qu'une indication claire de la compagnie aérienne responsable en cas de dommage ou d'accident ;

c) oralement à nouveau, par le personnel au sol de la compagnie aérienne à toutes les étapes du voyage.

Partie 7

CADRE DE RÉGLEMENTATION ÉLARGI

A. COMMERCE DES SERVICES

7.1 Soulevée pour la première fois en 1985 à la troisième Conférence de transport aérien, la question du commerce des services est demeurée depuis lors au programme des travaux de l'OACI. L'Organisation a suivi de près son évolution, en particulier les faits nouveaux survenus dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) élaboré lors des négociations commerciales du Cycle d'Uruguay de 1986, qui ont abouti entre autres à l'établissement de l'Organisation mondiale du commerce (janvier 1995) et à la révision ultérieure de l'annexe du GATS relative aux services de transport aérien. La position de l'OACI en la matière est énoncée dans la Résolution A36-15 reproduite ci-après.

A36-15 : Appendice A, Section IV — Commerce des services

L'Assemblée,

Considérant que, s'agissant de l'inclusion d'aspects du transport aérien international dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), l'OACI a œuvré de façon active pour que toutes les parties intéressées comprennent mieux les dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ainsi que le mandat et le rôle particuliers de l'OACI dans le transport aérien international*,*

1. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI continue à explorer de futurs arrangements de réglementation et élabore des recommandations et des propositions pour relever les défis auxquels fait face le transport aérien international, de façon à répondre aux changements internes et externes qui l'affectent ;

2. *Reconnaît* que ces arrangements devraient créer un environnement dans lequel le transport aérien international peut se développer et continuer à s'épanouir de façon ordonnée, efficace et économique sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en garantissant les intérêts de tous les États contractants et leur participation effective et soutenue au transport aérien international ;

3. *Réaffirme* le rôle primordial de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international ;

4. *Prie instamment* les États contractants qui participent à des négociations, accords ou arrangements commerciaux concernant le transport aérien international :

a) de veiller à la coordination interne au sein de leurs administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations ;

b) de veiller à ce que leurs représentants soient parfaitement informés des dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale,* des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;

c) de tenir compte de leurs droits et obligations par rapport aux États contractants de l'OACI qui ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce ;

d) d'examiner soigneusement les incidences qu'aurait toute proposition d'inclusion dans l'AGCS d'un service ou d'une activité de transport aérien supplémentaire, en tenant compte particulièrement de la relation étroite entre les aspects économiques, environnementaux, de sécurité et de sûreté du transport aérien international ;

e) de promouvoir une bonne compréhension du rôle et du mandat de l'OACI en matière d'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation économique, y compris la libéralisation du transport aérien international, et d'envisager de se servir de ces orientations ;

f) de déposer auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention, copie de toutes exemptions et de tous engagements spécifiques, au titre de l'AGCS, qui se rapportent au transport aérien international ;

5. *Demande* à l'Organisation mondiale du commerce, et à ses États membres et observateurs de prendre dûment en considération :

a) les structures et arrangements particuliers de réglementation du transport aérien international et la libéralisation qui se produit aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional ;

b) les responsabilités constitutionnelles de l'OACI en matière de transport aérien international, particulièrement en ce qui concerne sa sécurité et sa sûreté ;

c) la politique et les éléments d'orientation actuels de l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international et ses travaux permanents dans ce domaine ;

6. *Demande* au Conseil :

a) de continuer à jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique tout en veillant à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement dans le transport aérien international ;

b) de suivre de façon proactive les faits nouveaux, en matière de commerce des services, susceptibles de toucher le transport aérien international, et d'informer les États contractants en conséquence ;

c) de promouvoir une communication, une coopération et une coordination continues et effectives entre l'OACI, l'Organisation mondiale du commerce et les autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui s'occupent du commerce des services.

B. LOIS SUR LA CONCURRENCE

7.2 Cette question a été traitée pour la première fois à la 24e session de l'Assemblée, qui a adopté la Résolution A24-14 sur les mesures unilatérales qui touchent le transport aérien international (maintenant intégrée à la Résolution A36-15), et par la suite à la troisième Conférence de transport aérien qui a adopté une recommandation sur la mise en œuvre de cette résolution. En 1994, la quatrième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/4) s'est aussi penchée sur cette question et a élaboré un arrangement réglementaire dont les États pourraient s'inspirer. Des éléments indicatifs détaillés sur la législation relative à la concurrence ont

d'abord été présentés dans la Circulaire 215, reproduite à l'Appendice 2 du présent document. En 2003, la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) a examiné la question plus générale de la concurrence loyale et des mécanismes de protection dans le contexte de la libéralisation. La Conférence a tiré plusieurs conclusions et elle est convenue d'une clause type sur la protection contre les pratiques anticoncurrentielles, clause que les États pourraient adapter dans leurs accords sur les services aériens (voir l'Appendice 4 du présent document). Les clauses types sur les mécanismes de protection et les lois sur la concurrence ont été intégrées dans le modèle d'accord sur les services aériens (TASA) préparé par l'OACI (voir l'Appendice 5).

Résolution de l'Assemblée

A36-15 : Appendice A, Section II (extraits)

L'Assemblée,

Considérant que certaines restrictions d'ordre économique, financier et opérationnel, imposées unilatéralement à l'échelon national, compromettent la stabilité du transport aérien international, tendent à créer des pratiques commerciales discriminatoires et injustes dans le transport aérien international et peuvent aller à l'encontre des principes fondamentaux de la Convention et du développement ordonné et harmonieux du transport aérien,

…

1. *Prie instamment* les États contractants d'éviter de prendre des mesures unilatérales susceptibles d'affecter le développement ordonné et harmonieux du transport aérien international et de veiller à ce que les politiques et législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans qu'il soit tenu dûment compte des caractéristiques particulières de celui-ci ;

. . .

Recommandation nº 5 — AT Conf/3

LA CONFÉRENCE

1. RECOMMANDE que, pour appliquer la Résolution A24-14 de l'Assemblée, le Conseil :

   a) élabore, en leur accordant une priorité élevée, des éléments indicatifs qui permettent d'éviter ou de résoudre les conflits entre États contractants au sujet de l'application, au transport aérien international, des lois nationales sur la concurrence, en particulier lorsque les dispositions d'accords bilatéraux sur les services aériens sont touchées et lorsque l'application extraterritoriale est alléguée ;

   b) examine l'évolution de la législation sur la concurrence et fasse rapport à ce sujet à la 26e session de l'Assemblée.

2. RECOMMANDE que, pour appliquer la Résolution A24-14 de l'Assemblée, les États contractants :

   a) coopèrent les uns avec les autres afin de décourager les mesures unilatérales et d'assurer la création et le maintien de services entre les États, de façon que chaque État et ses transporteurs aériens aient des possibilités équitables et égales d'obtenir une part des avantages ;

b) veillent à ce que leurs lois nationales sur la concurrence ne soient pas appliquées au transport aérien international d'une manière telle qu'il y ait conflit avec les obligations qui leur incombent aux termes de leurs accords sur les services aériens et ou aux termes de la Convention de Chicago, ni d'une manière telle qu'elles aient une application extraterritoriale qui n'a pas été convenue entre les États intéressés ;

c) consultent les autres États contractants dont les transporteurs aériens risquent d'être affectés, avant de prendre des mesures susceptibles d'être considérées comme entrant dans le cadre de la Résolution A24-14 ;

d) s'efforcent de convenir bilatéralement, avant qu'un problème quelconque ne surgisse, de méthodes propres à assurer, dans le domaine du transport aérien, des relations harmonieuses entre les États contractants dont les politiques respectives en matière de concurrence présentent des différences sensibles.

Arrangement réglementaire recommandé par la Conférence AT Conf/4

Chaque partie conviendrait :

a) de se servir d'un mécanisme de sauvegarde efficace et approprié expressément conçu pour le transport aérien international comme moyen principal de prévenir et d'éliminer les abus anticoncurrentiels ;

b) lorsqu'un tel mécanisme de sauvegarde n'existe pas ou n'est pas applicable, d'utiliser les lignes directrices de l'OACI et/ou la clause type concernant l'application des lois sur la concurrence (Circulaire 215 de l'OACI) pour éviter ou résoudre les différences pouvant survenir dans l'application de ces lois au transport aérien international.

C. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

7.3 Au fil des ans, l'OACI a élaboré des politiques et des éléments indicatifs sur des questions générales aussi bien que spécifiques en matière de protection de l'environnement, l'accent étant mis particulièrement sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation. Ces politiques, dont certaines traitent des aspects économiques de la réglementation du transport aérien international, sont contenues dans plusieurs documents, dont les suivants :

— Résolution A36-22 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement* (Doc 9902) ;

— Résolution du Conseil relative aux redevances et taxes environnementales (9 décembre 1996) ;

— Éléments d'orientation sur les redevances relatives au bruit des aéronefs (Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*) ;

— Éléments d'orientation sur les redevances liées aux émissions des moteurs d'aviation et à la qualité de l'air locale aux aéroports et dans les environs (Doc 9082 et Doc 9884) et sur l'échange de droits d'émission (Doc 9885) ;

— Arrangement réglementaire recommandé par la Conférence AT Conf/4.

Les parties pertinentes de ces documents sont reproduites dans les sections qui suivent.

7.4 À sa 31e session, l'Assemblée a adopté la Résolution A31-11 qui regroupait en un exposé unique les politiques et usages permanents de l'OACI relatifs à la protection de l'environnement. Cet exposé récapitulatif a par la suite été mis à jour par des résolution ultérieures sur cette question, la dernière en date étant la Résolution A36-22, dont le texte est reproduit ci-dessous.

A36-22 : **Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement**

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A35-5, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

Considérant que la Résolution A35-5 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 35e session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, notamment des nouveaux éléments indicatifs de l'OACI sur les mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions provenant de l'aviation,

Considérant qu'il est nécessaire de créer des appendices particuliers pour rendre compte de la politique de l'OACI concernant les incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale (Appendice H) et sur le climat à l'échelle mondiale (Appendices I, J, K et L),

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que cette politique existe à la clôture de la 36e session de l'Assemblée :

Appendice A — Généralités
Appendice B — Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement
Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs
Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16
Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit
Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains
Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique
Appendice H — Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale
Appendice I — Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Compréhension scientifique
Appendice J — Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Coopération avec l'ONU et d'autres organes
Appendice K — Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques
Appendice L — Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions

2. *Demande* au Conseil de lui soumettre pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-5.

APPENDICE A

Généralités

L'Assemblée,

Considérant qu'il est dit dans le préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* que « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension [...] » et qu'en vertu de l'article 44 de la Convention, l'OACI a pour buts « d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à [...] répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

Considérant qu'un grand nombre des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, ainsi que de l'utilisation judicieuse de la planification des aérodromes, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

Considérant que tous les États contractants de l'OACI sont convenus de continuer à s'occuper de toutes les questions d'aviation liées à l'environnement et aussi à maintenir l'initiative en élaborant des orientations de politique sur ces questions, et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations,

Considérant que d'autres organisations internationales insistent sur l'importance des politiques environnementales qui ont une incidence sur le transport aérien,

Considérant que le développement durable de l'aviation est important pour la croissance et le développement économiques futurs, les échanges et le commerce, les échanges culturels et la compréhension entre les peuples et les nations, et que des mesures doivent être donc prises promptement pour garantir que cette croissance est compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

Considérant que des renseignements fiables et de la meilleure qualité possible sur les effets environnementaux de l'aviation sont indispensables pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États contractants,

Considérant que dans la mesure où il existe des interdépendances reconnues des incidences de l'aviation sur l'environnement, telles que le bruit et les émissions des moteurs, celles-ci doivent être prises en compte lors de la définition de politiques de contrôle des sources et d'atténuation opérationnelle,

Considérant que la gestion et la conception de l'espace aérien peuvent jouer un rôle pour combattre les incidences des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale, et que les questions économiques et institutionnelles corrélatives doivent être traitées par les États, individuellement ou collectivement sur une base régionale,

Considérant que la coopération avec d'autres organisations internationales est importante pour faire avancer la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et pour élaborer les politiques appropriées afin de combattre ces incidences,

Reconnaissant l'importance de la recherche et du développement en matière de rendement du carburant et des carburants de rechange pour l'aviation qui rendront possibles des opérations de transport aérien international ayant une moindre incidence sur l'environnement,

1. *Déclare* que l'OACI, en tant qu'institution des Nations Unies qui est le chef de file pour les questions relatives à l'aviation civile internationale, a conscience des effets néfastes que l'activité de l'aviation civile peut exercer sur l'environnement, qu'elle continuera de s'en occuper et qu'elle sait qu'il lui incombe, ainsi qu'à ses États membres,

d'assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement. Dans l'exercice de ses responsabilités, l'OACI et ses États contractants s'efforceront :

a) de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs ;

b) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;

c) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat mondial ;

2. *Insiste* sur le fait qu'il est important que l'OACI continue à jouer son rôle de chef de file pour toutes les questions d'aviation civile internationale liées à l'environnement et *demande* au Conseil de garder l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes ces questions qui reconnaissent la gravité des défis auxquels le secteur est confronté ;

3. *Demande* au Conseil d'évaluer régulièrement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation et de continuer à créer des outils à cette fin ;

4. *Demande* au Conseil de maintenir et d'actualiser la connaissance des interdépendances et des compensations liées aux mesures visant à atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement de manière que les décisions soient prises dans des conditions optimales ;

5. *Demande* au Conseil d'établir une série d'indicateurs environnementaux pour l'aviation que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations de l'aviation et l'efficacité des normes, politiques et mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement ;

6. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences actuelles et futures du bruit et des émissions de moteurs d'aviation ainsi que sur la politique et les éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine de l'environnement de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers ;

7. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement et prie instamment les États contractants d'appuyer les activités non prévues dans le budget en fournissant un niveau raisonnable de contributions volontaires ;

8. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information scientifique nécessaire pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;

9. *Encourage* le Conseil à continuer de coopérer étroitement avec les organisations internationales et les autres organes des Nations Unies en ce qui concerne la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et l'établissement de politiques pour contrer ces incidences ;

10. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

APPENDICE B

Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement

L'Assemblée,

Considérant que le problème du bruit des aéronefs au voisinage d'un grand nombre d'aéroports du monde qui continue à susciter l'inquiétude du public et qui limite l'expansion de l'infrastructure aéroportuaire exige que les mesures nécessaires soient prises,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume I, *Bruit des aéronefs*, qui contient des normes de certification acoustique pour les futurs avions subsoniques (à l'exception des avions à décollage et atterrissage court/décollage et atterrissage vertical) et qu'il a notifié cette décision aux États contractants,

Reconnaissant que des redevances liées au bruit et à la qualité de l'air locale sont perçues à certains aéroports et que des éléments d'orientation de l'OACI existent à ce sujet (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082),

Considérant que, même si on ne la comprend pas entièrement, l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement aux échelles locale et mondiale est une source de préoccupation,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume II, *Émissions des moteurs d'aviation*, qui contient des normes de certification des nouveaux moteurs d'aviation tenant compte de leurs émissions, et qu'il a informé les États de cette décision,

Considérant que le Conseil a institué un Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour qu'il contribue à l'élaboration de nouvelles normes, pratiques recommandées et procédures et/ou de nouveaux éléments indicatifs sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation,

Notant la Résolution A35-14 (Appendice Q), qui appelle l'attention des constructeurs et des exploitants d'aéronefs sur le fait que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement, et avec le minimum de perturbations pour l'environnement, sur les aérodromes employés pour l'exploitation des avions à réaction actuels,

1. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en juin 2001, de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs, qui figure au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, et les nouvelles normes plus rigoureuses applicables aux émissions d'oxydes d'azote, qui doivent être mises en œuvre le 1er janvier 2008 ;

2. *Demande* au Conseil, avec l'aide et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales, de poursuivre énergiquement les travaux visant à élaborer des normes, pratiques recommandées et procédures et/ou des éléments indicatifs traitant de l'incidence de l'aviation sur l'environnement ;

3. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil en mars 2007 d'objectifs technologiques à moyen et à long termes en ce qui concerne les oxydes d'azote (NO_x) ;

4. *Demande* au Conseil d'établir avec l'assistance et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales des objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long termes concernant le bruit et la consommation de carburant, en plus de l'élaboration récente d'objectifs concernant les NO_x ;

5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines, et à ce que les ressources nécessaires pour ce faire soient mises à sa disposition ;

6. *Prie instamment* les États contractants des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;

7. *Demande* au Conseil de fournir aux États et aux organisations internationales les renseignements concernant les mesures disponibles pour réduire l'incidence des opérations de l'aviation sur l'environnement de manière que des dispositions puissent être prises en utilisant des mesures appropriées ;

8. *Prie instamment* les États contractants d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du paragraphe 2 du présent appendice ;

9. *Demande* au Conseil de continuer ses travaux d'élaboration et d'utilisation de scénarios pour évaluer l'incidence future des émissions de l'aviation sur l'environnement et pour coopérer avec le GIEC dans ce domaine.

APPENDICE C

Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI a pour objectif de promouvoir le plus haut degré possible d'uniformité dans l'aviation civile internationale, notamment des règlements environnementaux,

Considérant que la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux et régionaux visant à atténuer le bruit des aéronefs pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile dans le développement économique,

Considérant que la gravité du problème du bruit des aéronefs dans de nombreux aéroports a entraîné des mesures qui limitent l'exploitation des aéronefs et qu'elle a suscité une opposition vigoureuse à l'agrandissement de certains aéroports existants ou à la construction de nouveaux aéroports,

Considérant que l'OACI s'est engagée à mettre tout en œuvre pour porter à un niveau maximal la compatibilité entre le développement sûr, économique, efficace et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement, et qu'elle poursuit activement l'idée d'une « approche équilibrée » pour réduire le bruit des aéronefs et d'éléments d'orientation de l'OACI sur la façon dont les États pourraient suivre une telle approche,

Considérant que l'approche équilibrée pour la gestion du bruit mise au point par l'OACI consiste à identifier les problèmes de bruit à un aéroport puis à analyser les diverses mesures disponibles pour l'atténuer en étudiant quatre principaux éléments, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et des restrictions de l'exploitation, en vue d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible,

Considérant que l'évaluation des incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs est un outil indispensable pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États contractants,

Considérant qu'il appartient aux États contractants de choisir le mécanisme par lequel ils retiendront parmi ces éléments ceux qu'ils appliqueront et ceux qui feront l'objet de leurs décisions et qu'il incombe en dernier ressort à chaque État d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes du bruit à ses aéroports, en tenant dûment compte des règles et politiques de l'OACI,

Considérant que les orientations OACI produites afin d'aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée (*Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* [Doc 9829]) ont ensuite été actualisées,

Reconnaissant que les solutions à apporter aux problèmes du bruit doivent être adaptées aux caractéristiques propres à l'aéroport auquel ces solutions seront appliquées, ce qui appelle la recherche des solutions aéroport par aéroport, et que des solutions identiques peuvent être appliquées si les mêmes problèmes de bruit sont constatés à des aéroports,

Reconnaissant que les mesures prises pour atténuer le bruit peuvent avoir des incidences de coût marquées pour les exploitants aériens et les autres parties prenantes, en particulier ceux des pays en développement,

Reconnaissant que les États ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'« approche équilibrée » de l'OACI,

Reconnaissant que certains États peuvent aussi avoir des politiques de gestion du bruit plus générales,

Considérant que les améliorations de l'environnement sonore obtenues à de nombreux aéroports grâce au remplacement des aéronefs conformes au Chapitre 2 (aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais dont les niveaux de bruit excèdent ceux du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16) par des aéronefs plus silencieux devraient être préservées en tenant compte du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'empiétement urbain incompatible autour des aéroports,

1. *Invite* tous les États contractants de l'OACI et les organisations internationales à reconnaître le rôle de premier plan qui revient à l'OACI lorsqu'il s'agit de traiter des problèmes du bruit des aéronefs ;

2. *Prie instamment* les États :

   a) d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit en tenant dûment compte des éléments d'orientation de l'OACI (Doc 9829), des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents, quand ils s'efforcent de résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux ;

   b) de mettre en place ou de superviser un mécanisme transparent lorsqu'ils envisagent des mesures d'atténuation du bruit, comprenant :

      1) une évaluation du problème du bruit à l'aéroport intéressé, qui soit fondée sur des critères objectifs mesurables et d'autres facteurs pertinents ;

      2) une évaluation du coût et des avantages probables des diverses mesures qui peuvent être prises et, sur la base de cette évaluation, l'adoption de celles qui visent à apporter le maximum de gains environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;

      3) des dispositions pour communiquer les résultats de l'évaluation, consulter les parties prenantes et résoudre les différends ;

3. *Encourage* les États :

   a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens ;

   b) à appliquer des politiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains pour limiter l'empiétement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec l'Appendice F à la présente résolution ;

   c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible ;

   d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'Appendice E à la présente résolution, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;

4. *Demande* aux États :

   a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques ;

b) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago ;

c) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement ;

5. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs dans l'aviation civile internationale ;

6. *Demande* au Conseil :

a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;

b) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;

c) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;

7. *Lance un appel* aux États pour qu'ils appuient comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI ainsi que tous travaux éventuellement nécessaires concernant les méthodes et l'évaluation en matière d'incidence ou d'efficacité des mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée.

APPENDICE D

Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16

L'Assemblée,

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives aux niveaux de bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice, le retrait progressif est défini comme étant un retrait du service international d'une catégorie d'aéronefs fondée sur le bruit à tous les aéroports d'un ou de plusieurs États,

Considérant que le Comité de la protection de l'environnement en aviation a conclu qu'un retrait général des aéronefs du Chapitre 3 par tous les pays qui ont imposé un retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 n'est pas justifié du point de vue des coûts-avantages,

Considérant que certains États ont imposé ou entrepris d'imposer le retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, ou envisagent de le faire,

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visent pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions,

Reconnaissant que les restrictions d'exploitation des avions actuels pourraient augmenter les coûts des compagnies aériennes et imposer un lourd fardeau économique, en particulier aux exploitants d'aéronefs qui ne disposent peut-être pas des ressources financières nécessaires pour se rééquiper, tels que ceux de pays en développement,

Considérant que la solution des problèmes liés au bruit des avions doit être fondée sur la reconnaissance mutuelle des difficultés rencontrées par les États et sur un équilibre entre leurs diverses préoccupations,

1. *Prie instamment* les États de n'imposer aucun retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 avant d'avoir examiné :

a) si l'attrition normale des flottes existantes de ces avions ne permet pas d'assurer la protection nécessaire de l'environnement sonore aux abords des aéroports ;

b) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par une réglementation qui empêcherait leurs exploitants d'ajouter de tels avions à leurs flottes, que ce soit par achat, location, affrètement ou banalisation, ou bien par des incitations à accélérer la modernisation des flottes ;

c) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par des restrictions limitées aux aéroports et aux pistes dont ils auront déterminé et déclaré que l'utilisation entraîne des problèmes de bruit, ainsi qu'aux périodes où les nuisances sont les plus grandes ;

d) les incidences de toute restriction sur les autres États concernés, en les consultant et en leur donnant un préavis raisonnable quant à leurs intentions ;

2. *Prie instamment* les États qui, malgré le paragraphe 1, décident d'imposer le retrait progressif des avions qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3 :

a) de formuler toute restriction éventuelle de sorte que les avions conformes au Chapitre 2 d'un exploitant donné qui assurent actuellement des services sur leur territoire puissent être retirés graduellement de ces services sur une période d'au moins 7 ans ;

b) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif ci-dessus, l'exploitation d'un avion moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité ;

c) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif, l'exploitation d'avions gros porteurs existant actuellement ou d'avions équipés de moteurs à taux de dilution supérieur à 2:1 ;

d) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

3. *Encourage vivement* les États à continuer à coopérer aux échelons bilatéral, régional et interrégional en vue :

a) d'atténuer la nuisance acoustique pour les riverains des aéroports sans imposer de difficultés économiques graves aux exploitants d'avions ;

b) de tenir compte des problèmes des exploitants des pays en développement à l'égard des avions du Chapitre 2 actuellement immatriculés dans ces pays, lorsque ces avions ne peuvent pas être remplacés avant la fin de la période de retrait progressif, sous réserve qu'il y ait preuve qu'une commande ou un contrat de location d'avions de remplacement conformes au Chapitre 3 a été passé et que la première date de livraison a été acceptée ;

4. *Prie instamment* les États de ne pas mettre en place de mesures pour imposer le retrait progressif des aéronefs qui sont conformes, suite à une certification originale ou à une recertification, aux normes acoustiques figurant dans l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3 ou 4 ;

5. *Prie instamment* les États de ne pas imposer de restrictions visant l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3, sauf dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit établie par l'OACI et en conformité avec les Appendices C et E à la présente résolution ;

6. *Prie instamment* les États d'aider les exploitants d'avions dans leurs efforts pour accélérer la modernisation des flottes et ce faisant d'écarter les obstacles et de permettre à tous les États d'avoir accès à la location ou à l'achat d'avions conformes au Chapitre 3, notamment en fournissant une assistance technique multilatérale au besoin.

APPENDICE E

Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

L'Assemblée,

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives au bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice une restriction d'exploitation est définie comme étant toute mesure liée au bruit, qui limite ou réduit l'accès d'un aéronef à un aéroport,

Considérant que l'Appendice C à la présente résolution demande aux États d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit lorsqu'ils cherchent à résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux,

Considérant que l'ampleur des futures réductions du bruit à la source sera limitée, puisque les améliorations déjà obtenues dans le domaine technologique correspondant sont graduellement apportées à la flotte et qu'il n'est pas prévu de percée significative dans ce domaine dans l'avenir prévisible,

Considérant qu'à de nombreux aéroports, des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains, des procédures opérationnelles antibruit et d'autres solutions de lutte contre le bruit sont déjà en place, bien que l'empiétement urbain se poursuive dans certains cas,

Considérant que la mise en œuvre du retrait progressif des aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui excèdent les niveaux de bruit du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 (Appendice D à la présente résolution) est terminée dans certains États et, en supposant que la croissance des activités de transport aérien se poursuivra, que, à défaut d'autres mesures, le nombre de personnes exposées au bruit des aéronefs à certains aéroports augmentera vraisemblablement dans ces États,

Considérant qu'il existe des différences régionales marquées dans la mesure où on peut s'attendre à ce que le bruit des aéronefs pose problème pendant les deux prochaines décennies et que, pour cette raison, certains États ont envisagé d'imposer des restrictions d'exploitation à certains aéronefs conformes aux normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3,

Considérant que si l'exploitation des aéronefs du Chapitre 3 est frappée de restrictions à certains aéroports, elles devront être fondées sur une approche équilibrée et sur les orientations pertinentes de l'OACI (Doc 9829) et être adaptées aux besoins particuliers de l'aéroport touché,

Considérant que ces restrictions pourraient avoir des répercussions économiques graves sur les investissements que font les exploitants d'aéronefs d'États autres que ceux qui imposent les restrictions,

Reconnaissant que ces restrictions vont au-delà de la politique établie à l'Appendice D à la présente résolution et d'autres éléments d'orientation pertinents élaborés par l'OACI,

Reconnaissant que l'OACI n'oblige pas les États à imposer des restrictions d'exploitation aux aéronefs du Chapitre 3,

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions, et plus particulièrement qu'il est entendu que la nouvelle norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 se rapporte seulement à la certification,

Reconnaissant en particulier que les États ont des obligations juridiques, des lois, des arrangements existants et des politiques établies qui dictent peut-être la gestion des problèmes de bruit à leurs aéroports et qui pourraient influer sur l'application du présent appendice,

1. *Prie instamment* les États de veiller, dans la mesure du possible, à ce que toute restriction d'exploitation ne soit adoptée que si une telle mesure s'appuie sur une évaluation préalable de ses avantages escomptés et de ses éventuelles incidences négatives ;

2. *Prie instamment* les États de ne pas imposer, à un aéroport donné, de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, avant :

a) la fin du retrait des aéronefs qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 à l'aéroport considéré ;

b) d'avoir évalué les autres solutions possibles pour faire face au problème du bruit à l'aéroport considéré ou suivant l'approche équilibrée décrite à l'Appendice C ;

3. *Prie instamment* les États qui, malgré le paragraphe 2, autorisent l'imposition, à un aéroport donné, de restrictions à l'exploitation d'aéronefs qui, en raison de leur certification initiale ou de leur recertification, sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 :

a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, Volume I ;

b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée ;

c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt que d'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport ;

d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n'y a pas d'autre solution appropriée (par exemple services long-courriers) ;

e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d'aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés graves en accordant des exceptions ;

f) d'imposer ces restrictions graduellement, si possible, pour tenir compte des incidences sur le plan des coûts pour les exploitants des aéronefs qu'elles frapperont ;

g) de donner aux exploitants une période de préavis raisonnable ;

h) de tenir compte des incidences économiques et environnementales sur l'aviation civile ;

i) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

4. *Prie de plus instamment* les États de n'autoriser l'imposition d'aucune restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16.

APPENDICE F

Planification et gestion de l'utilisation des terrains

L'Assemblée,

Considérant que la planification et la gestion de l'utilisation des terrains constituent ensemble un des quatre principaux éléments d'une approche équilibrée pour la gestion du bruit,

Considérant que le nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs dépend de la façon dont l'utilisation des terrains avoisinant un aéroport est planifiée et gérée, et en particulier du degré de contrôle exercé sur le développement résidentiel et les autres activités sensibles au bruit,

Considérant que l'activité peut augmenter nettement à la plupart des aéroports et que la croissance future risque d'être freinée par des utilisations inappropriées des terrains au voisinage des aéroports,

Considérant que le retrait progressif des avions à réaction subsoniques qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui dépassent les niveaux de bruit spécifiés dans le Chapitre 3 a permis, à de nombreux aéroports, de réduire les dimensions des empreintes de bruit représentant les zones dans lesquelles les personnes sont exposées à des niveaux sonores inacceptables, et de réduire aussi le nombre total de personnes exposées au bruit,

Considérant qu'il est indispensable de préserver ces améliorations dans toute la mesure possible pour le bien des collectivités locales,

Considérant qu'il est prévu aussi que la nouvelle norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 donnera plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer par des aéronefs plus silencieux les aéronefs de leur flotte,

Reconnaissant que, même si elle comporte des activités de planification qui peuvent relever principalement des autorités locales, la gestion de l'utilisation des terrains influe sur la capacité de l'aéroport et, par voie de conséquence, elle a des incidences sur l'aviation civile,

Considérant que des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figurent dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), 2e Partie — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*, qui a récemment été mise à jour,

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des empiétements inappropriés dans des zones où les niveaux de bruit ont été réduits ;

2. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les réductions potentielles des niveaux de bruit qui pourraient résulter de la mise en service d'aéronefs plus silencieux, en particulier de ceux qui sont conformes à la nouvelle norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiétements inappropriés lorsqu'on peut les éviter ;

3. *Prie instamment* les États, lorsqu'il existe encore des possibilités d'atténuer les problèmes de bruit des aéronefs par des mesures préventives :

   a) de construire les nouveaux aéroports à des endroits appropriés, notamment à l'écart des zones sensibles au bruit ;

b) de prendre les mesures appropriées pour que la planification des terrains soit pleinement prise en compte dès le stade initial de la construction d'un nouvel aéroport ou de toute expansion d'un aéroport existant ;

c) de définir, autour des aéroports, des zones correspondant à des niveaux de bruit différents, en tenant compte des niveaux de population, de la croissance démographique ainsi que des prévisions de croissance du trafic, et d'établir des critères, qui tiennent compte des éléments d'orientation de l'OACI, pour l'utilisation appropriée des terrains qui s'y trouvent ;

d) de promulguer des lois, d'établir des orientations ou de mettre en œuvre d'autres moyens appropriés pour assurer le respect des critères d'utilisation des terrains ;

e) de mettre à la disposition des collectivités riveraines des aéroports des renseignements faciles à lire sur les activités du transport aérien et leurs effets sur l'environnement ;

4. *Demande* au Conseil :

a) de veiller à ce que les indications du Doc 9184 sur l'utilisation des terrains soient d'actualité et qu'elles répondent aux besoins des États ;

b) de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir la gestion de l'utilisation des terrains, en particulier dans les régions du monde où l'occasion existe peut-être d'éviter le problème du bruit des aéronefs dans l'avenir.

APPENDICE G

Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

L'Assemblée,

Considérant que, depuis la mise en service commercial d'avions supersoniques, il a été pris des mesures pour éviter de créer des situations inacceptables pour la population du fait de la détonation balistique, comme la perturbation du sommeil et les effets nocifs, sur les personnes et les biens, sur terre et sur mer, de l'amplification de cette détonation,

Considérant que les États qui ont entrepris la construction de ces avions supersoniques, ainsi que d'autres États, continuent de faire des recherches sur les effets physiques, physiologiques et sociologiques de la détonation balistique,

1. *Réaffirme* l'importance qu'elle attache à garantir que la détonation balistique des avions supersoniques en service commercial ne créera pas de situations inacceptables pour la population ;

2. *Charge* le Conseil de procéder, d'après les renseignements disponibles et en recourant aux mécanismes appropriés, à un examen des Annexes et autres documents pertinents, afin de s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des problèmes que pourrait créer pour les populations l'exploitation des avions supersoniques, et de prendre, en ce qui concerne particulièrement la détonation balistique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de cette détonation, sur la définition en termes quantitatifs ou qualitatifs de l'expression « situations inacceptables pour la population » et sur l'établissement des limites correspondantes ;

3. *Invite* les États qui ont entrepris la construction d'avions supersoniques à présenter en temps utile à l'OACI des propositions sur la manière dont toute spécification établie par l'OACI pourra être respectée.

APPENDICE H

Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant qu'il y a de plus en plus de préoccupations au sujet de l'incidence de l'aviation sur l'atmosphère en ce qui concerne la qualité de l'air locale et les incidences corrélatives sur la santé et le bien-être des personnes,

Considérant que nombre de matières polluantes provenant des moteurs d'aviation qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et régionale ont beaucoup diminué au fil des quelques dernières décennies,

Considérant que les incidences des émissions de NO_x (oxydes d'azote), de particules de matière et autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

Considérant que les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et régionale font partie de l'ensemble des émissions dans la zone touchée et devraient être considérées dans le contexte plus large de toutes les sources qui contribuent aux préoccupations en matière de qualité de l'air,

Considérant que la qualité de l'air locale réelle et les incidences des émissions de l'aviation sur la santé dépendent d'un ensemble de facteurs au nombre desquels figurent la contribution aux concentrations totales et le nombre de personnes exposées dans la zone considérée,

Considérant que l'OACI a établi des normes techniques et mis l'accent sur le développement de procédures opérationnelles qui ont significativement réduit la pollution de la qualité de l'air locale due aux aéronefs,

Considérant que l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de la non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États contractants en matière de redevances (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082), qui comprennent des éléments spécifiques sur les redevances liées au bruit et sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution dans laquelle le Conseil recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté une politique et des éléments indicatifs concernant l'utilisation des redevances liées aux émissions pour régler le problème de l'incidence des émissions des moteurs d'aviation aux aéroports et dans leurs environs,

Notant que le Conseil est convenu qu'il serait utile d'élaborer un rapport qui tiendrait compte de l'application de toutes les mesures liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale en utilisant des approches technologiques, opérationnelles et fondées sur le marché, et que l'OACI se penche actuellement sur la question,

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de particules de matière, d'oxydes d'azote et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organismes internationaux compétents, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;

2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

3. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques et opérationnels à long terme en relation avec les questions environnementales liées à l'aviation, y compris les oxydes d'azote provenant des aéronefs ;

4. *Demande* au Conseil de continuer à encourager les améliorations opérationnelles et du trafic aérien qui réduisent l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

5. *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale qui influent sur la qualité de l'air locale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;

6. *Accueille favorablement* le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports et *demande* au Conseil de poursuivre activement cette activité en vue d'achever les orientations concernant la qualité de l'air aux aéroports en 2010 ;

7. *Demande* au Conseil de collaborer avec les États et les parties prenantes pour promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports afin de réduire les incidences néfastes des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;

8. *Accueille favorablement* l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, *demande* au Conseil de tenir ces orientations à jour et *prie instamment* les États contractants de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;

9. *Prie instamment* les États contractants de garantir le niveau pratique le plus élevé de cohérence et de tenir dûment compte des politiques et orientations de l'OACI sur les redevances liées aux émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale.

APPENDICE I

Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Compréhension scientifique

L'Assemblée,

Considérant qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'Aviation et l'atmosphère planétaire,* publié en 1999, qui a été présenté à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,

Considérant que le rapport spécial du GIEC reconnaissait que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,

Considérant que l'OACI a demandé que le GIEC inclue une mise à jour des principaux résultats du rapport spécial dans son quatrième rapport d'évaluation, publié en 2007,

1. *Demande* au Conseil :

   a) de continuer à prendre des initiatives pour diffuser des renseignements sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;

   b) de continuer à coopérer étroitement avec le GIEC et d'autres organisations qui s'occupent d'évaluer la contribution de l'aviation aux incidences environnementales sur l'atmosphère ;

2. *Prie instamment* les États :

   a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le quatrième rapport d'évaluation publié récemment ;

   b) de veiller à ce que les futures évaluations internationales des changements climatiques entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;

3. *Encourage* le Conseil à promouvoir une meilleure compréhension de l'utilisation potentielle des carburants d'aviation de rechange et des incidences corrélatives de leurs émissions ;

4. *Encourage* le Conseil et les États à se tenir informés de l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation, et à y coopérer.

APPENDICE J

Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Coopération avec l'ONU et d'autres organes

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

Reconnaissant les principes de la non-discrimination et de l'égalité des possibilités de développer l'aviation civile internationale, qui sont établis dans la Convention de Chicago, ainsi que les principes et les dispositions relatives aux responsabilités communes mais différenciées et aux capacités respectives prévus par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto,

Considérant que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (parties à l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

Considérant que le Protocole de Kyoto prévoit différents instruments souples (tels que le mécanisme de développement propre — MDP), qui seraient avantageux pour des projets concernant des États en développement,

Considérant que la première période d'engagement du Protocole de Kyoto expire en 2012, que des délibérations concernant le suivi de cet instrument sont entreprises, et que l'OACI devra continuer à s'acquitter de sa responsabilité

de limiter ou réduire les émissions de GES provenant de l'aviation civile internationale et à jouer son rôle de chef de file à cet égard,

Considérant que toutes les parties prenantes attendent de l'OACI qu'elle joue son rôle de chef de file pour ce qui est de l'atténuation des incidences négatives des émissions de GES par l'aviation et qu'elle établisse une perspective et les intègre, ainsi que les objectifs environnementaux, dans le Plan d'activités et autres programmes de l'Organisation,

Reconnaissant la pertinence des changements climatiques et du développement économique dans le contexte des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) de l'ONU et le rôle de l'aviation pour aider à réaliser ces objectifs,

Notant qu'il est important d'aborder les émissions des aéronefs sans perdre de vue leur contexte particulier, en évaluant l'ensemble des émissions des GES provenant de l'aviation, du secteur des transports et des activités économiques en général,

Notant que les différentes régions du monde enregistrent des différences marquées dans les niveaux absolus des taux d'émissions de l'aviation et de croissance des émissions de l'aviation, à l'échelle internationale et nationale,

1. *Demande* au Conseil :

   a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;

   b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes et fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;

   c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et son Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA);

APPENDICE K

Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI et ses États contractants reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

Considérant que la croissance rapide de l'aviation civile a fait augmenter d'une manière générale la contribution de l'industrie de l'aviation aux émissions de gaz à effet de serre,

Reconnaissant les principes de la non-discrimination et de l'égalité des possibilités de développer l'aviation civile internationale, qui sont établis dans la Convention de Chicago, ainsi que les principes et les dispositions relatives aux responsabilités communes mais différenciées et aux capacités respectives prévus par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto,

Considérant que le Conseil de l'OACI a élaboré des options de politique visant à limiter ou réduire l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs de l'aviation civile et que des travaux sont en cours dans les domaines de la technologie et des normes, des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

Notant que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation, il faut une approche globale, consistant en travaux dans les domaines de la technologie et des normes ainsi que dans ceux des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

Notant qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aéronefs sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement,

Reconnaissant les importants progrès accomplis dans le secteur de l'aviation, comme le fait que les aéronefs en production aujourd'hui ont un rendement en carburant meilleur d'environ 70 % par passager-kilomètre que ceux d'il y a 40 ans, que les compagnies aériennes de certains États contractants, en dépit d'une augmentation des activités, sont parvenues à des réductions nettes des émissions au cours des quelques dernières années, et que l'industrie du transport aérien de ligne international s'est engagée à améliorer de 25 % supplémentaires le rendement en carburant entre 2005 et 2020,

Notant que la technologie aéronautique de la prochaine génération et la modernisation des systèmes de la circulation aérienne devraient apporter d'autres améliorations sur les plans de l'efficacité des vols et du rendement en carburant, que l'OACI peut encourager dans le cadre de son Plan mondial de navigation aérienne,

Reconnaissant que les normes de l'OACI et les objectifs concernant le NO_x, bien que destinés à régler le problème de la qualité de l'air locale, aideront aussi à réduire l'incidence de l'aviation sur le climat,

1. *Demande* au Conseil de faciliter les mesures prises par les États en s'employant énergiquement à élaborer des options de politique visant à limiter ou à réduire les incidences des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, à formuler des propositions concrètes et à fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, portant sur des solutions techniques et des mesures fondées sur le marché, tout en tenant compte des incidences possibles pour les pays en développement et les pays développés ;

2. *Demande* au Conseil :

   a) de créer un nouveau « Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques » composé de cadres supérieurs des gouvernements, représentant toutes les Régions de l'OACI, avec une égale participation de pays en développement et de pays développés, bénéficiant d'un soutien technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation, chargé d'élaborer et de recommander au Conseil un programme d'action dynamique sur l'aviation internationale et les changements climatiques, fondé sur un consensus, traduisant la vision commune et la ferme volonté de tous les États contractants, comprenant :

      1) un cadre de mise en œuvre constitué de stratégies et de mesures efficaces sur le plan économique et technologiquement exécutables que les États contractants peuvent utiliser pour réduire les émissions, prévoyant notamment :

         — des mesures volontaires (p. ex. compensation) ;

         — une bonne diffusion des progrès technologiques concernant les aéronefs et l'équipement sol ;

         — des mesures opérationnelles plus efficaces ;

         — des améliorations de la gestion du trafic aérien ;

— des incitatifs économiques intéressants ;

— des mesures fondées sur le marché ;

2) la détermination de moyens permettant de mesurer les progrès ;

3) l'établissement d'éventuels objectifs ambitieux mondiaux sous forme de rendement en carburant pour l'aviation internationale ainsi que d'éventuelles options pour leur réalisation ;

4) un compte rendu des progrès issus des mesures prises par les États contractants et les parties prenantes ;

b) de convoquer la tenue, à une date appropriée, en tenant compte du fait que la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP15) de la CCNUCC se tiendra en décembre 2009, d'une réunion de haut niveau pour examiner le Programme d'action recommandé par le Groupe ;

3. *Demande* que le Conseil, par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation, continue d'élaborer et de tenir à jour les orientations à l'intention des États contractants concernant l'application de mesures visant à réduire ou limiter l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation et les changements climatiques ;

4. *Encourage* les États contractants et le Conseil, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement, à évaluer ou continuer d'évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;

5. *Demande* au Conseil de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI les indications et les instructions nécessaires pour aider les États contractants dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec d'autres États de la région, visant à limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à leurs divers programmes ;

6. *Demande* aux États d'encourager l'industrie à fixer des objectifs ambitieux pour améliorer constamment ses performances en matière de réduction des émissions aéronautiques ;

7. *Demande* aux États contractants d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies encore plus efficaces d'ici 2020 ;

8. *Demande* aux États de mettre au point un ensemble de mesures et de plans pour réduire d'ici 2020 l'encombrement de l'espace aérien, qui contribue aux retards et à une consommation indue de carburant, et d'en rendre compte ;

9. *Demande* aux États d'encourager les exploitants d'aéroports à améliorer l'efficacité des opérations côté pistes et de mettre en place des mesures d'efficacité au sol pour réduire l'intensité des émissions de carbone ;

10. *Demande* que le Conseil, par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation :

a) rende compte annuellement des progrès réalisés en ce qui concerne le rendement carburant moyen de la flotte actuellement en service et la consommation totale annuelle de carburant de l'aviation civile internationale, en travaillant en étroite coopération avec l'industrie ;

b) établisse des prévisions sur le potentiel général de réduction des émissions de l'aviation de la flotte actuellement en service ;

c) évalue et quantifie d'autres possibilités de réduction en vue d'un examen à la prochaine session de l'Assemblée ;

11. *Demande* au Conseil de faire le nécessaire pour appuyer les initiatives de l'OACI concernant les émissions, y compris la poursuite des objectifs de l'OACI pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des aéronefs, d'encourager la collaboration entre ses États contractants ainsi que de suivre les progrès réalisés dans ce domaine et d'en rendre compte. En particulier, le Conseil devrait :

a) étudier les paramètres pertinents et élaborer des objectifs technologiques à moyen et à long terme pour la consommation de carburant des aéronefs et faire rapport à la prochaine session de l'Assemblée ;

b) continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM et promouvoir l'utilisation des mesures opérationnelles énoncées dans les orientations de l'OACI (Circulaire 303) comme moyen de limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement ;

c) mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI ;

d) encourager, selon le cas, les initiatives régionales, interrégionales et mondiales auprès des États contractants pour améliorer l'efficacité de la circulation aérienne et réduire la consommation de carburant ;

e) encourager les États contractants à améliorer l'efficacité de la circulation aérienne, ce qui amènera une réduction des émissions, et rendre compte des progrès réalisés dans ce domaine ;

f) demander aux États contractants de présenter un inventaire des mesures qu'ils ont prises pour réduire les émissions de l'aviation dans leurs pays respectifs ;

g) promouvoir l'utilisation de procédures et technologies nouvelles offrant un potentiel d'avantages environnementaux pour l'exploitation des aéronefs ;

12. *Demande* au Conseil d'encourager les États et les parties prenantes à promouvoir et à mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ;

13. *Demande* au Conseil d'encourager les États et les parties prenantes à élaborer des modèles de régulation de débit et de gestion du trafic aérien qui optimisent les avantages pour l'environnement ;

14. *Demande* aux États :

a) d'encourager la recherche et le développement nécessaires pour produire des conceptions de moteur et d'aéronef plus efficaces du point de vue de l'environnement ;

b) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces du point de vue du carburant pour réduire les émissions de l'aviation ;

c) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies fondées sur les satellites qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne, et de travailler en collaboration avec l'OACI pour apporter ces avantages dans toutes les régions et tous les États ;

d) de promouvoir une coordination efficace entre leurs autorités s'occupant d'aviation pour concevoir des routes aériennes avantageuses du point de vue de l'environnement et des procédures opérationnelles améliorées pour l'aviation civile internationale ;

e) de réduire les barrières juridiques, de sécurité, économiques et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts d'exploitation ATM pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;

f) de coopérer à la mise en place d'une capacité régionale de mesure et de contrôle afin de permettre l'évaluation des avantages environnementaux découlant des mesures ci-dessus ;

15. *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des dispositions pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale au moyen de mesures volontaires et à tenir l'OACI informée, et *demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir à jour les lignes directrices élaborées par l'OACI au sujet des mesures volontaires, y compris un accord volontaire type, et de mettre à la disposition de toutes les parties intéressées les expériences concernant ces mesures.

APPENDICE L

Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions

L'Assemblée,

Considérant que les mesures fondées sur le marché, y compris l'échange des droits d'émissions, sont des outils de politique visant à réaliser les objectifs environnementaux à un moindre coût et avec plus de souplesse que les mesures de réglementation traditionnelle,

Reconnaissant que les États contractants ont la responsabilité de prendre des décisions concernant les objectifs et les mesures les plus appropriées pour s'attaquer aux émissions de gaz à effet de serre de l'aviation, en tenant compte des orientations de l'OACI,

Reconnaissant les principes de la non-discrimination et de l'égalité des possibilités de développer l'aviation civile internationale, qui sont établis dans la Convention de Chicago, ainsi que les principes et les dispositions relatives aux responsabilités communes mais différenciées et aux capacités respectives prévus par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto,

Reconnaissant que la majorité des États contractants entérine l'application de régimes d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale seulement sur la base d'un accord mutuel entre États et que d'autres États contractants estiment que tous les systèmes ouverts d'échange de droits d'émissions devraient être établis conformément au principe de la non-discrimination,

Reconnaissant la nécessité de travailler de façon constructive afin d'atteindre un degré élevé d'harmonisation des mesures en cours d'exécution et des mesures prévues pour faire face comme il convient au défi en ce qui concerne l'aviation et les changements climatiques, tout en respectant les principes ci-dessus,

Considérant que les politiques de l'OACI établissent une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce qu'« une redevance est conçue et prélevée dans le but spécifique de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile ; une taxe est destinée à accroître les revenus de gouvernements nationaux ou locaux qui ne sont pas généralement appliqués à l'aviation civile en totalité ni sur une base spécifique de coûts »,

Considérant que l'OACI a élaboré à l'intention des États contractants des orientations de politique en matière d'imposition (*Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, Doc 8632), qui recommandent notamment des exonérations réciproques de toutes les taxes imposées sur le carburant emporté à bord d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, politique mise en œuvre dans la pratique par le biais

des accords bilatéraux sur les services aériens, et demandent aussi aux États de réduire dans toute la mesure possible ou d'abolir les taxes liées à la vente ou à l'utilisation du transport aérien international,

Considérant que, le 9 décembre 1996, le Conseil de l'OACI a adopté un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution, dans laquelle il recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

Notant qu'il reste à résoudre un certain nombre de questions juridiques et de politique concernant la mise en œuvre de redevances sur les GES et la prise en compte de l'aviation dans les régimes existants d'échange de droits d'émissions,

Notant que l'OACI a publié un projet d'orientations sur les échanges de droits d'émissions pour l'aviation (Doc 9885),

Considérant que les États contractants ont des obligations juridiques, des accords en application, des législations en vigueur et des politiques établies,

Considérant que la mise en place de régimes de compensation des émissions de carbone a aidé à sensibiliser le public aux changements climatiques et peut contribuer à réduire les émissions à court terme,

1. *Encourage* les États contractants et le Conseil à adopter des mesures compatibles avec le cadre décrit ci-dessous :

a) Prélèvements liés aux émissions

1) *Affirme* que la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions reste valide ;

2) *Reconnaît* que les orientations existantes de l'OACI ne suffisent pas actuellement pour mettre en œuvre des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle internationale, mais que l'introduction de ce type de redevances par accord mutuel entre les États membres d'une organisation d'intégration économique régionale, pour application aux exploitants des États en question, n'est pas exclue ;

3) *Prie instamment* les États contractants d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre ;

b) Échanges de droits d'émissions

1) *Prie instamment* les États contractants de ne pas mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émissions pour les exploitants d'aéronefs des autres États contractants sauf sur la base d'un accord mutuel entre ces États ;

2) *Demande* aux États de rendre compte des faits nouveaux survenus, des résultats et des expériences dans ce domaine ;

3) *Demande* au Conseil :

a) de finaliser et de tenir à jour à l'intention des États contractants, s'il y a lieu, et conformément à la présente Résolution et aux résolutions suivantes, les orientations élaborées par l'OACI pour

incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États contractants, conformément au processus de la CCNUCC ;

b) de réaliser d'autres études, selon le cas, sur les divers aspects de la mise en œuvre des régimes d'échange de droits d'émissions et d'évaluer le rapport coût-efficacité de tout régime mis en place, en tenant compte des incidences sur l'aviation et sa croissance dans les économies en développement conformément aux principes énoncés ci-dessus ;

c) de réaliser une analyse économique de l'incidence financière de l'inclusion de l'aviation internationale dans des régimes d'échange de droits existants et d'entreprendre un examen des documents concernant l'analyse des coûts et des avantages des régimes d'échange de droits existants, en insistant en particulier sur la manière dont ils ont été mis en œuvre dans d'autres secteurs pour tirer quelques leçons pertinentes au profit du secteur aéronautique ;

c) Compensations des émissions de carbone

1) *Demande* au Conseil d'examiner les possibilités offertes par les mécanismes de compensation des émissions de carbone comme moyen supplémentaire d'atténuer les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et l'évolution du climat ;

2) *Demande* au Conseil de recueillir et de diffuser des renseignements sur les résultats des programmes de compensation des émissions de carbone mis en place par les États et d'autres organisations en ce qui concerne les émissions de l'aviation ;

d) Mécanisme de développement propre (MDP)

1) *Invite* les États contractants à examiner l'emploi du mécanisme de développement propre (MDP) en ce qui concerne l'aviation internationale.

7.5 On trouvera ci-après, sous la forme d'une résolution, le texte de l'exposé de politique générale que le Conseil a adopté le 9 décembre 1996 au sujet des redevances et taxes liées aux émissions dont il est question à l'Appendice L de la Résolution A36-22.

Résolution du Conseil relative aux redevances et taxes environnementales

Considérant que les émissions des moteurs d'aviation contribuent à la pollution de l'air et aux problèmes atmosphériques planétaires tels que les changements climatiques et l'épuisement de l'ozone stratosphérique, comme il ressort des évaluations scientifiques internationales récentes, et que la communauté scientifique travaille à une meilleure définition de l'étendue des incidences de l'aviation,

Considérant que, ces dernières années, les gouvernements reconnaissent de plus en plus qu'il est nécessaire que chaque secteur économique compense intégralement les dommages environnementaux qu'il cause,

Considérant que l'Assemblée de l'OACI, à sa 31e session en 1995, a demandé au Conseil d'examiner l'idée d'imposer des redevances ou des taxes environnementales à l'aviation et de lui faire rapport à ce sujet à sa prochaine session ordinaire, en 1998,

Reconnaissant que la question des redevances ou taxes environnementales applicables au transport aérien a également été soulevée au sein d'autres organes de décision internationaux, dans le contexte non seulement des

mesures de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre mais aussi de la mobilisation de ressources financières pour un développement durable, et qu'il est nécessaire de bien établir à ce stade la position de l'OACI sur les taxes et redevances environnementales,

Notant que les politiques de l'OACI établissent une distinction entre une redevance et une taxe, en ce sens que les redevances sont considérées comme des prélèvements destinés à couvrir les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, alors que les taxes sont des prélèvements destinés à procurer aux pouvoirs publics nationaux et locaux des recettes générales qui seront utilisées à des fins non aéronautiques,

Considérant qu'une fois que les problèmes liés aux émissions des moteurs d'aviation seront mieux définis, les développements dans les technologies et les nouvelles méthodes d'exploitation aérienne pourraient offrir des moyens d'atténuer ces problèmes à long terme,

Ayant présent à l'esprit :

a) le fait que l'OACI a établi des normes relatives aux émissions des nouveaux moteurs d'aviation et que le programme des travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil vise à s'attaquer aux problèmes liés aux émissions et à trouver des solutions appropriées, compte tenu des questions de faisabilité technique, de bien-fondé économique et d'efficacité environnementale ;

b) le fait que les travaux sur les redevances liées aux émissions se poursuivent au sein du CAEP, les résultats obtenus jusqu'à présent indiquant qu'il faut que les incidences écologiques des émissions des aéronefs soient bien comprises et quantifiées avant que la meilleure méthode pour réduire ces incidences puisse être déterminée, et que les mesures réglementaires aussi bien que les redevances peuvent constituer des instruments efficaces pour réduire les niveaux d'émissions, mais qu'il n'est pas possible à ce stade de tirer des conclusions générales sur le point de savoir laquelle de ces deux solutions est préférable ;

c) le fait que l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États en matière de redevances (*Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082/4) ; et

d) le fait que l'OACI a élaboré à l'intention des États des orientations de politique distinctes en matière d'imposition (*Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, Doc 8632), qui recommandent notamment des exonérations réciproques de toutes les taxes imposées sur le carburant emporté à bord d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, politique mise en œuvre dans la pratique par le biais des accords bilatéraux sur les services aériens, et demandent aussi aux États de réduire dans toute la mesure possible ou d'abolir les taxes liées à la vente ou à l'utilisation du transport aérien international ;

Le Conseil,

1. *Note* qu'un certain nombre d'États jugent souhaitable de recourir à des prélèvements pour refléter les coûts environnementaux liés au transport aérien, alors que d'autres États ne jugent pas la chose appropriée dans les circonstances actuelles ;

2. *Juge* que la création d'une redevance ou taxe environnementale sur le transport aérien qui ferait l'objet d'une entente internationale et que tous les États seraient appelés à imposer semble irréalisable à l'heure actuelle, vu les opinions divergentes des États et les importants problèmes d'organisation et d'application pratiques qui seraient susceptibles de se poser ;

3. *Réaffirme* que l'OACI s'efforce de déterminer une base commune rationnelle sur laquelle les États qui le souhaiteraient pourraient instituer des prélèvements environnementaux sur le transport aérien ;

4. *Recommande vivement* que tous prélèvements environnementaux sur le transport aérien que les États pourraient instituer soient sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, par exemple pour :

a) remédier aux dommages spécifiques causés par ces émissions, s'ils peuvent être identifiés ;

b) financer des recherches scientifiques sur leurs incidences environnementales ; ou

c) financer des recherches visant à réduire leurs incidences environnementales, au moyen de développements dans les technologies et de nouvelles méthodes d'exploitation aérienne ;

5. *Prie instamment* les États qui envisagent d'instituer des redevances liées aux émissions de tenir compte du principe de non-discrimination consacré à l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ainsi que des travaux en cours au sein de l'OACI et, entre-temps, de se guider sur les principes généraux énoncés dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/4) et sur les principes suivants, adaptés d'après ceux que l'Assemblée a adoptés à sa 31e session :

a) les redevances ne devraient pas avoir d'objectifs fiscaux ;

b) les redevances devraient être liées aux coûts ;

c) les redevances ne devraient pas établir de discrimination à l'encontre du transport aérien, par rapport aux autres modes de transport.

7.6 Le Conseil a élaboré à l'intention des États les éléments d'orientation ci-après, qui traitent spécifiquement des redevances liées au bruit des aéronefs (voir aussi le Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne)*. Des éléments indicatifs complémentaires sur la mise en œuvre de cette politique figurent dans le Doc 9562, *Manuel sur l'économie des aéroports*.

Redevances liées au bruit

Le Conseil reconnaît que, si des réductions du bruit des aéronefs ont pu être réalisées à la source, de nombreux aéroports devront poursuivre l'application de mesures d'atténuation ou de prévention du bruit. Le Conseil estime que les coûts de ces mesures peuvent, à la discrétion des États, être imputés aux aéroports et recouvrés auprès des usagers, la méthode de recouvrement des coûts et des redevances pouvant être décidée par les États, en fonction des circonstances locales. Si des redevances liées au bruit doivent être perçues, le Conseil recommande que des consultations soient tenues sur tout élément de dépense à recouvrer, et que les principes ci-après soient appliqués :

Des redevances liées au bruit ne devraient être perçues qu'aux aéroports ayant un problème de bruit, et elles devraient être établies de façon à ne recouvrer que les coûts des mesures d'atténuation ou de prévention du bruit causé par les aéronefs.

Les redevances liées au bruit devraient être combinées avec la redevance d'atterrissage, possiblement au moyen de suppléments ou de réductions ; les dispositions concernant la certification acoustique contenues à l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement* — à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, devraient être prises en compte pour évaluer le niveau de bruit des aéronefs.

Les redevances liées au bruit ne devraient pas introduire de discrimination entre les usagers et ne devraient pas être fixées à des niveaux tels qu'elles rendent l'exploitation de certains aéronefs prohibitive.

7.7 En mars 2007, sur recommandation du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), le Conseil a adopté les éléments d'orientation ci-après qui traitent particulièrement des redevances liées aux émissions des moteurs d'aviation et à la qualité de l'air locale aux aéroports et leurs environs (voir également le Doc 9082). Le Doc 9884, *Orientations sur les redevances liées aux émissions des moteurs d'aviation et à la qualité de l'air locale*, contient des éléments indicatifs complémentaires en la matière.

En outre, l'OACI a élaboré des éléments d'orientation distincts sur l'échange de droits d'émission, qui sont contenus dans le Doc 9885, *Orientations sur l'utilisation de l'échange de droits d'émission pour l'aviation.*

Redevances liées aux émissions pour résoudre les problèmes de qualité de l'air locale aux aéroports et dans leurs environs

Le Conseil reconnaît que bien que des réductions de certains polluants émis par les moteurs d'aviation qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale (QAL) soient rendues possibles par une série de mesures techniques ou opérationnelles, certains États peuvent choisir d'introduire des redevances liées aux émissions pour régler les problèmes de QAL aux aéroports ou dans leurs environs. Le Conseil estime que les coûts qu'entraînent l'atténuation ou la prévention du problème peuvent, si les États le souhaitent, être imputés aux aéroports et recouvrés auprès des usagers, et que les États ont le loisir de décider de la méthode de recouvrement des coûts et des redevances à utiliser selon les circonstances locales. Si des redevances liées aux émissions et à la QAL doivent être perçues, le Conseil recommande que tous les principes ci-après soient appliqués :

1) Des redevances liées aux émissions et à la QAL ne devraient être perçues qu'aux aéroports auxquels se pose un problème existant ou prévu mais bien défini de qualité de l'air locale, et devraient être conçues pour ne pas recouvrer plus que les coûts des mesures d'atténuation ou de prévention des dommages causés par les aéronefs.

2) Le coût de base des redevances devrait être établi de façon transparente et la part directement imputable aux aéronefs devrait être bien évaluée.

3) Des consultations devraient avoir lieu avec les parties prenantes avant que de telles redevances ne soient imposées aux transporteurs aériens.

4) Les redevances liées aux émissions et à la QAL devraient être conçues pour régler le problème de qualité de l'air locale de façon avantageuse du point de vue coût/efficacité.

5) Elles devraient aussi être conçues pour recouvrer les coûts visant à régler le problème de qualité de l'air locale aux aéroports auprès des usagers de façon juste et équitable, ne devraient pas introduire de discrimination entre les usagers et ne devraient pas être fixées à des niveaux tels qu'ils rendent l'exploitation de certains aéronefs prohibitive.

6) Il est recommandé qu'en percevant des redevances liées aux émissions et à la QAL, l'on tienne particulièrement compte de la nécessité de réduire l'impact potentiel sur les pays en développement.

7) Les redevances liées aux émissions et à la QAL pourraient être combinées avec la redevance d'atterrissage, éventuellement en prévoyant des suppléments ou des réductions, ou se présenter sous forme de redevances distinctes, mais devraient faire l'objet d'une identification appropriée des coûts.

8) Il est recommandé que le régime des redevances liées aux émissions des moteurs d'aviation soit fondé sur des données qui reflètent de la façon la plus précise les mouvements réels des aéronefs. En l'absence de telles données, les durées de phase dans le cycle CAD normalisées par l'OACI devraient être utilisées (Annexe 16 — *Protection de l'environnement* — à la *Convention relative à l'aviation civile internationale,* Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*).

9) Tout État qui impose des redevances liées aux émissions et à la QAL aux aéronefs qui assurent des services internationaux devrait rendre compte annuellement à l'OACI de l'existence de tels régimes de redevances. L'autorité chargée des redevances devrait conserver des registres comptables concernant les droits perçus et l'utilisation des fonds à l'intention de tous les usagers.

7.8 La Conférence mondiale de transport aérien de 1994 (AT Conf/4) s'est notamment penchée sur la question de la législation sur l'environnement et elle est convenue de soumettre aux États l'arrangement réglementaire ci-après.

Arrangement réglementaire recommandé par la Conférence AT Conf/4

Chaque partie :

a) reconnaîtrait le rôle à jouer par l'OACI comme instance mondiale pour l'établissement de mesures environnementales destinées au transport aérien international ;

b) reconnaîtrait l'importance et la nécessité de mesures appropriées pour protéger l'environnement dans la mesure où il peut être touché par les services aériens internationaux ;

c) s'engagerait à tenir dûment compte de tout effet économique potentiellement préjudiciable que les mesures pertinentes de protection de l'environnement peuvent avoir sur la fourniture des services aériens internationaux ;

d) ferait en sorte que ses mesures de protection de l'environnement ne soient pas discriminatoires pour les transporteurs aériens des autres États ;

e) essaierait de faire en sorte que ses mesures de protection de l'environnement ne soient pas discriminatoires pour le transport aérien.

D. IMPOSITION

7.9 Bien que la Convention de Chicago ne contienne aucune disposition portant expressément sur la question de « l'imposition », son article 24 établit le principe de l'exemption de certains prélèvements spécifiés sur des articles tels que le carburant et les pièces de rechange utilisés dans le transport aérien international. En complément de l'article 24, l'OACI a formulé des éléments d'orientation destinés aux États, qui encouragent l'exemption de toute imposition, surtout sur une base de réciprocité, de certains aspects de l'exploitation du transport aérien international, éléments qui figurent dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*. Cette question a aussi été examinée par l'Assemblée et sa position à cet égard est décrite à l'Appendice E de la Résolution A36-15.

Dans ses politiques, l'OACI fait une distinction entre les redevances et les taxes : les redevances sont perçues pour défrayer le coût de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, alors que les taxes visent à procurer aux gouvernements nationaux ou aux autorités locales des recettes générales qui sont utilisées à des fins non aéronautiques. L'OACI a établi des directives distinctes les redevances dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*. (Voir aussi la Partie 8, Section C du présent document.)

Article 24

Droits de douane

a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre État contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef est temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet État. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un État contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre État contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'État ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'État, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un État contractant pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre État contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observation des règlements de l'État intéressé, qui peuvent disposer que ces objets sont placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

Résolution de l'Assemblée

A36-15 : Appendice E — Imposition

L'Assemblée,

Considérant que le transport aérien international joue un rôle majeur dans le développement et l'expansion du commerce et des voyages internationaux, et que l'imposition de droits sur les aéronefs, le carburant et les produits consommables à usage technique qui sont utilisés pour le transport aérien international, de charges fiscales sur les revenus des entreprises de transport aérien international et sur les aéronefs et autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international, ainsi que de taxes de vente ou d'utilisation sur ce type de transport, peut avoir un impact négatif sur les aspects économiques et concurrentiels des opérations de transport aérien international,

Considérant que la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international,* fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

Considérant que l'imposition croissante, par quelques États contractants, de certains aspects du transport aérien international, et que la prolifération des redevances sur le trafic aérien, dont plusieurs peuvent être rangées parmi les taxes de vente ou d'utilisation sur le transport aérien international, donnent lieu à de vives préoccupations,

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'aviation fait l'objet de la Résolution A36-22, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*,

Considérant que la résolution énoncée dans le Doc 8632 complète l'article 24 de la Convention et vise à reconnaître le caractère unique de l'aviation civile internationale et la nécessité d'accorder une exemption de droits à certains aspects de l'exploitation du transport aérien international,

1. *Prie instamment* les États contractants de suivre la résolution du Conseil figurant dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les indications et les conseils figurant dans le Doc 8632 soient à jour et correspondent bien aux besoins des États contractants.

7.10 La Conférence mondiale de transport aérien de 1994 a aussi examiné la question de l'imposition frappant la vente ou l'utilisation du transport aérien international et elle est convenue de recommander aux États d'envisager d'adopter l'arrangement réglementaire ci-après.

Arrangement réglementaire recommandé par la Conférence AT Conf/4

Chaque partie s'engagerait à réduire dans toute la mesure possible, et à établir des plans pour les éliminer dès que ses conditions économiques le lui permettront, toutes les formes de taxation frappant la vente ou l'utilisation du transport aérien international, y compris les taxes :

a) frappant les recettes brutes des exploitants et les taxes perçues directement auprès des passagers ou des expéditeurs ;

b) représentées par des redevances correspondant à des fonctions ou services qui ne sont pas nécessaires pour l'aviation civile internationale ;

c) qui sont discriminatoires pour le transport aérien ou pour tout transporteur aérien.

Partie 8

AUTRES QUESTIONS DE RÉGLEMENTATION

A. ENREGISTREMENT DES ACCORDS ET ARRANGEMENTS

8.1 Les articles 81 et 83 de la Convention de Chicago traitent de l'enregistrement par les États contractants des accords et des arrangements. Ces articles, ainsi que des extraits de la Résolution A36-15 de l'Assemblée relatifs à la politique de l'Organisation à ce sujet, sont reproduits ci-après.

Article 81

Enregistrement des accords existants

Tous les accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un État contractant et tout autre État, ou entre une entreprise de transport aérien d'un État contractant et tout autre État ou une entreprise de transport aérien de tout autre État, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

Article 83

Enregistrement des nouveaux arrangements

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout État contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

Résolution de l'Assemblée

A36-15 : Appendice A, Section I (extraits)

L'Assemblée,

. . .

Considérant qu'elle a de façon répétée souligné l'obligation qui incombe à chaque État contractant de se conformer aux dispositions de l'article 83 de la Convention en enregistrant dès que possible auprès du Conseil tous les arrangements relatifs à l'aviation civile internationale conformément au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI*,

. . .

3. *Prie instamment* tous les États contractants d'enregistrer à l'OACI les accords et arrangements de coopération relatifs à l'aviation civile internationale, conformément à l'article 83 de la Convention et au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI ;*

. . .

8. *Demande* au Conseil de revoir périodiquement le règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques, en vue de simplifier la procédure d'enregistrement ;

9. *Demande* au Secrétaire général de rappeler aux États contractants qu'il importe d'enregistrer sans tarder ces accords et arrangements, et d'apporter aux États contractants l'assistance dont ils peuvent avoir besoin pour enregistrer leurs accords et arrangements aéronautiques auprès du Conseil ;

. . .

B. LOCATION, AFFRÈTEMENT ET BANALISATION D'AÉRONEFS

8.2 L'Article 83 *bis*, qui porte amendement à la Convention de Chicago et qui a été approuvé dans la Résolution A23-2 de l'Assemblée, traite du transfert de certaines responsabilités prévues par la Convention, dans le cadre de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs. Deux autres résolutions de l'Assemblée, les Résolutions A23-3 et A23-13, portent aussi sur ce sujet en soulignant notamment la ratification de l'article et certaines mesures de facilitation du transfert de fonctions pertinentes. L'article 83 *bis* est entré en vigueur le 20 juin 1997 pour les États qui l'avaient ratifié ; au 21 juillet 2008, 156 États l'ont ratifié.

Depuis quelques années, la tendance à la libéralisation du transport aérien a entraîné une augmentation de la location d'aéronefs en exploitation internationale, ce qui a suscité l'intérêt plus marqué des organismes de réglementation. L'OACI s'est penchée sur cette question et elle a formulé des éléments indicatifs à l'intention des États, notamment une clause type sur l'affrètement (voir l'Appendice 4 sur les conclusions de la conférence ATConf/5, ainsi que les clauses types et les recommandations, et l'Appendice 5 pour les modèles d'accords sur les services aériens) et des lignes directrices relatives à l'application de l'Article 83 *bis* (voir Cir 295). Des renseignements complémentaires sur l'affrètement d'aéronefs figurent au Chapitre 4.7 du Doc 9626.

Article 83 *bis*

Transfert de certaines fonctions et obligations

a) Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 a), lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

b) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres États contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à l'article 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'État ou des autres États contractants intéressés par un État partie à l'accord.

c) Les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article 77.

Résolutions de l'Assemblée

A23-3 : Ratification du Protocole insérant l'article 83 *bis* dans la Convention de Chicago

L'Assemblée,

Ayant adopté la Résolution A23-2 qui amende la Convention de Chicago par l'addition d'un nouvel article 83 *bis,*

Prie instamment tous les États contractants d'effectuer les modifications nécessaires dans leur législation nationale et de ratifier l'amendement dès que possible.

A23-13 : Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale (extraits)

L'Assemblée,

. . .

3. *Demande instamment* que dans les cas où l'exécution d'arrangements de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs, particulièrement d'aéronefs sans équipage, en serait facilitée, l'État d'immatriculation desdits aéronefs délègue à l'État de l'exploitant, dans la mesure jugée nécessaire, les fonctions qui lui incombent en vertu des dispositions de l'Annexe 6 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale ;*

4. *Demande instamment* qu'en pareil cas l'État de l'exploitant apporte à sa réglementation nationale, si cela est nécessaire, les modifications qui s'imposent pour lui permettre d'accepter une telle délégation de fonctions et de contraindre l'exploitant à remplir les obligations qu'impose l'Annexe 6 ;

5. *Invite* tous les États contractants dont le droit s'opposerait à la location, à l'affrètement ou à la banalisation des aéronefs à en réviser en temps utile les dispositions, en vue de lever ces obstacles et d'étendre leur compétence afin de mieux être en mesure d'assumer les nouvelles fonctions et obligations qui pourraient leur être attribuées en qualité d'État de l'exploitant ;

. . .

C. REDEVANCES D'AÉROPORT ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

8.3 L'article 15 de la Convention de Chicago énonce les principes de base sur les redevances d'aéroport et les droits similaires. Des éléments d'orientation plus détaillés formulés par l'Organisation dans ce domaine figurent dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ;* ces éléments sont complétés par les conseils pratiques du Doc 9562 — *Manuel sur l'économie des aéroports* et du Doc 9161 — *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne*. Un exposé récapitulatif de la politique

permanente de l'OACI relative aux aéroports et aux services de navigation aérienne, qui figure à l'Appendice F de la Résolution A36-15 de l'Assemblée, est reproduit ci-après.

Dans ses politiques, l'OACI fait une distinction entre les redevances et les taxes en ce sens que les redevances sont perçues pour défrayer le coût de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, alors que les taxes visent à procurer aux gouvernements nationaux ou aux autorités locales des recettes générales qui sont utilisées à des fins non aéronautiques. L'OACI a aussi formulé des éléments d'orientation distincts sur l'imposition destinés aux États, qui figurent dans le Doc 8632 et aussi à la Partie 6, Section D du présent document.

Article 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas :

a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires ;

b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés. Aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

Résolution de l'Assemblée

A36-15 : Appendice F — Aéroports et services de navigation aérienne

Section I. Politique en matière de redevances

L'Assemblée,

Considérant que la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes

destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'aviation et des options fondées sur le marché est traitée séparément dans la Résolution A36-22, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*,

Considérant que l'article 15 de la Convention établit la base de l'application et de la divulgation des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne,

Considérant que le Conseil a été chargé de formuler des recommandations destinées à guider les États contractants quant aux principes suivant lesquels les organismes qui fournissent des aéroports et des services de navigation aérienne à l'aviation civile internationale peuvent percevoir des redevances pour recouvrer leurs coûts et tirer d'autres revenus des aéroports et services fournis, et quant aux méthodes permettant d'y parvenir,

Considérant que le Conseil a adopté et révisé lorsque c'était nécessaire, et publié dans le Doc 9082, la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*,

1. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que l'article 15 de la Convention soit pleinement respecté ;

2. *Prie instamment* les États contractants de fonder le recouvrement des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne qu'ils fournissent ou contribuent à fournir à l'aviation civile internationale, sur les principes énoncés à l'article 15 de la Convention et en outre dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, quelle que soit la structure organisationnelle dans laquelle les aéroports et les services de navigation aérienne sont exploités ;

3. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne servent qu'à recouvrer les coûts de la fourniture de services à l'aviation civile et de la mise à sa disposition d'installations ;

4. *Prie instamment* les États contractants de prendre toutes mesures utiles conformément à l'article 15 de la Convention pour publier et communiquer à l'Organisation les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéroports ainsi que des installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ;

5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les indications et les conseils figurant dans le Doc 9082 soient à jour et correspondent bien aux besoins des États contractants.

Section II. Aspects économiques et gestionnels

L'Assemblée,

Considérant que, en raison des volumes croissants de trafic à acheminer, les coûts globaux de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne continuent d'augmenter,

Considérant que les États contractants s'attachent de plus en plus à améliorer l'efficacité financière de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne,

Considérant qu'un équilibre devrait être réalisé entre les intérêts financiers respectifs des fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne d'une part, et des transporteurs aériens et autres usagers d'autre part, qui devrait être fondé sur la promotion de la coopération entre fournisseurs et usagers,

Considérant que les États contractants ont demandé à l'Organisation de fournir des avis et des indications en vue de favoriser un recouvrement équitable des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne,

Considérant que les États contractants confient de plus en plus l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités commercialisées et privatisées qui peuvent être moins averties et informées des obligations des États inscrites dans la Convention et dans ses Annexes ainsi que des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine économique, et utilisent des installations et services multinationaux pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

Considérant que le Conseil a adopté des orientations provisoires de politique concernant l'imputation des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour garantir un traitement équitable de tous les usagers,

1. *Rappelle* aux États contractants qu'en ce qui concerne les aéroports et les services de navigation aérienne ils restent les seuls responsables des engagements qu'ils ont pris en vertu de l'article 28 de la Convention, quelles que soient l'entité ou les entités qui exploitent les aéroports ou les services de navigation aérienne concernés ;

2. *Prie instamment* les États contractants de coopérer au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne et d'envisager d'utiliser les orientations provisoires de politique du Conseil concernant l'imputation des coûts du GNSS ;

3. *Demande* au Conseil de continuer à élaborer une politique et des éléments indicatifs de l'OACI en vue de contribuer au renforcement de l'efficacité et de la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment en établissant une coopération saine entre fournisseurs et usagers ;

4. *Demande* au Conseil de continuer à affiner ses orientations de politique concernant l'imputation des coûts du GNSS et la coordination des aspects techniques, juridiques et économiques, y compris la question d'une interopérabilité rentable ;

5. *Demande* au Conseil de promouvoir les politiques de l'OACI ainsi que les éléments indicatifs corrélatifs concernant les redevances d'usage, y compris les avis d'ordre organisationnel et gestionnel, afin de mieux sensibiliser et informer les États et les entités commercialisées et privatisées qui exploitent les aéroports et les services de navigation aérienne en ce qui concerne ces politiques et éléments indicatifs ;

6. *Demande* au Conseil de garder à l'étude la situation économique des aéroports et des services de navigation aérienne et de soumettre des rapports à ce sujet aux États contractants à intervalles appropriés ;

7. *Prie instamment* les États contractants de s'efforcer de fournir dans les meilleurs délais les données financières relatives à leurs aéroports et services de navigation aérienne, afin de permettre au Conseil de fournir ces avis et d'élaborer ces rapports.

D. AIDES ET SUBVENTIONS DES ÉTATS

8.4 Cette question a été examinée à la Conférence mondiale de transport aérien de 1994 (ATConf/4), qui a recommandé aux États d'envisager d'adopter l'arrangement réglementaire ci-après. La cinquième Conférence mondiale de transport aérien (2003) s'est également penchée sur cette question dans le contexte plus vaste de la pérennité des transporteurs aériens et de l'assurance qu'ils sont en mesure de fournir leurs services ; certaines des conclusions de la conférence figurent à l'Appendice 4 au présent document.

Arrangement réglementaire recommandé
par la Conférence AT Conf/4

Chaque partie :

a) reconnaîtrait que les aides et subventions des États qui offrent à un ou plusieurs transporteurs aériens nationaux des avantages financiers dont ne disposent pas leurs concurrents sur les mêmes marchés internationaux peuvent avoir un effet de distorsion sur le commerce des services aériens internationaux et constituer ou soutenir des pratiques concurrentielles déloyales ;

b) accepterait en conséquence de prendre des mesures transparentes et efficaces pour faire en sorte que les aides et subventions qu'elle accorde à certains transporteurs aériens ne soient pas préjudiciables à d'autres transporteurs aériens concurrents.

E. POSTE AÉRIENNE INTERNATIONALE

8.5 La politique de l'Organisation dans le domaine de la poste aérienne internationale a été récapitulée à l'Appendice H de la Résolution A36-15 de l'Assemblée.

Résolution de l'Assemblée

A36-15 : Appendice H — Poste aérienne

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a donné des directives permanentes sur les activités de l'OACI dans le domaine de la poste aérienne internationale,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte des incidences sur l'aviation civile internationale lorsqu'une politique est formulée en matière de poste aérienne internationale et, particulièrement, aux réunions de l'Union postale universelle (UPU) ;

2. *Charge* le Secrétaire général de fournir à l'UPU, sur demande, tous renseignements concrets qu'il peut aisément obtenir.

F. CARBURANT D'AVIATION

8.6 La deuxième Conférence de transport aérien a formulé les trois recommandations ci-après relatives à la disponibilité et à la conservation du carburant. La première concerne l'effet de la disponibilité et de la répartition du carburant sur la capacité ; la deuxième reconnaît qu'il existe un lien entre les coûts des compagnies aériennes, leur viabilité et l'évolution technologique, alors que la troisième (Recommandation n^{o} 28), que le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien a mise à jour en 1997, vise à améliorer la consultation entre les États contractants en matière de disponibilité de carburant et de diffusion de l'information sur les méthodes permettant d'économiser le carburant d'aviation.

Recommandation n° 5 — AT Conf/2

LA CONFÉRENCE,

RECONNAISSANT que les approvisionnements en carburant pour l'aviation civile internationale risquent de devenir critiques et qu'il pourrait s'avérer nécessaire d'instaurer des méthodes de rationnement entre les usagers,

RECONNAISSANT que les quantités allouées dans le cadre de tout système de rationnement risquent de restreindre la capacité offerte par les compagnies aériennes au point de mettre en cause le principe des « possibilités équitables et égales »,

RECOMMANDE que, dans la mesure du possible, les États contractants assurent tous une alimentation suffisante en carburant pour les activités aériennes approuvées, sur une base équitable et non discriminatoire et aux prix en vigueur sur leurs marchés nationaux respectifs.

Recommandation n° 27 — AT Conf/2

LA CONFÉRENCE

1. RECOMMANDE que, dans l'intérêt général, les États contractants, lorsqu'ils examinent les demandes d'augmentations tarifaires présentées par les compagnies aériennes, notamment les augmentations liées au prix du carburant, tiennent compte de la nécessité de maintenir la rentabilité de l'industrie du transport aérien, afin notamment que le consommateur puisse continuer de bénéficier des avantages qui découlent des nouveaux progrès techniques comme la mise au point d'équipements plus efficaces ;

2. RECOMMANDE que les États contractants soient davantage incités à suivre des pratiques, conformes aux normes de sécurité, qui aient pour but de permettre aux compagnies aériennes d'utiliser économiquement les ressources en carburant, notamment en ce qui concerne les installations et services des aéroports, le contrôle de la circulation aérienne et autres procédures techniques de réglementation qui influent sur les coûts des compagnies et, par conséquent, sur les tarifs.

Recommandation n° 28 — AT Conf/2

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le Conseil encourage les États membres à se consulter davantage en vue :

a) de prévoir et, si possible, d'atténuer les problèmes liés à l'approvisionnement des compagnies aériennes en carburant d'aviation ;

b) d'assurer une diffusion aussi large que possible des informations disponibles sur l'expérience acquise et les méthodes permettant d'économiser le carburant d'aviation et d'en réduire le coût, et aussi sur les moyens à mettre en œuvre afin que les pratiques suivies pour réaliser ces économies soient appliquées de manière à ne pas avoir un caractère discriminatoire à l'égard de l'aviation par rapport aux autres usagers.

Appendice 1

Lignes directrices sur les services aériens non réguliers

En ce qui concerne la réglementation des services aériens non réguliers internationaux, l'article 5 de la Convention de Chicago permet à chaque État d'imposer des réglementations, conditions ou restrictions à l'embarquement ou au débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier sur son territoire. La Conférence spéciale de transport aérien (1977) est convenue que l'objectif final, dans ce domaine, était d'arriver à des politiques qui viseraient à assurer que l'ensemble des vols internationaux réguliers et non réguliers répondent aux besoins du public d'une manière qui permette l'exploitation efficace et économique des deux catégories de services. Or, malgré les efforts substantiels du Groupe d'experts sur la réglementation des services de transport aérien, il n'a pas été possible de parvenir à un accord d'application mondiale sur de telles politiques. Le Groupe d'experts a donc décidé d'établir des principes directeurs couvrant une gamme de politiques et d'objectifs nationaux. La troisième Conférence de transport aérien (1985) a recommandé d'inclure dans le Doc 9440, sous une forme appropriée, les principes directeurs sur la réglementation des transports aériens non réguliers élaborés par le Groupe. Ces 28 principes directeurs sont présentés ci-après, dans un ordre non indicatif de leur importance relative.

Il convient cependant de noter que, parallèlement à l'évolution de l'industrie du transport aérien et à la libéralisation de la réglementation, et surtout depuis les années 1990, les États ont adopté en nombre croissant une politique libérale pour les vols non réguliers ; certains États ont en fait supprimé toute distinction réglementaire entre services réguliers et vols non réguliers. On trouvera dans le Chapitre 4.6 du Doc 9626 des renseignements supplémentaires sur la réglementation des services aériens non réguliers.

1. S'ils sont utilisés par les États, les dispositifs de réglementation applicables aux activités de transport aérien non régulier peuvent répondre à divers objectifs nationaux et permettre en particulier d'assurer un degré suffisant de protection économique aux services réguliers, ainsi que la viabilité des transporteurs réguliers qui exercent leurs activités au titre de l'obligation de service public. Cependant, les États devraient éviter les situations dans lesquelles des dispositifs de réglementation trop restrictifs peuvent rendre les activités de transport aérien non régulier (vols d'affrètement) impossibles, inefficaces ou non rentables, étant donné que les deux types d'activités répondent ensemble à la demande du public de diverses manières.

2. Vu l'importance que revêtent les vols d'affrètement et les transporteurs non réguliers pour le public et le fait qu'ils sont exposés aux tarifs compétitifs des services réguliers et aux conditions dont sont assortis ces tarifs, il faudrait assurer leur viabilité économique, mais sans appliquer de dispositifs ou de mesures de réglementation qui portent atteinte aux services réguliers, de manière à assurer un développement sûr, équitable et ordonné du marché dans son ensemble.

3. L'objectif consistant à maintenir entre les services aériens réguliers et les vols d'affrètement un rapport acceptable (compte tenu de la Note n^{o} 6 amendée sur l'application de la définition de l'expression « service aérien international régulier » adoptée par le Conseil en 1952) devrait impliquer la reconnaissance de l'idée que l'application de dispositifs de réglementation stricts peut avoir pour effet de restreindre les activités d'affrètement. L'effet contraire peut être obtenu par l'application de dispositifs moins stricts ou réduits au minimum.

4. Lorsque l'objectif est d'offrir aux transporteurs aériens des pays d'origine et de destination des vols d'affrètement des chances raisonnables d'acheminer une partie du trafic disponible, les États devraient éviter l'imposition unilatérale de dispositifs de réglementation discriminatoires et les compagnies aériennes devraient s'abstenir de pratiques commerciales inéquitables consistant, par exemple, à offrir des prix prédateurs. Les États devraient aussi empêcher toutes pratiques nuisibles au développement du transport aérien, telles que l'obligation d'effectuer des paiements à un transporteur national (redevances de non-opposition, par exemple).

5. Toutes différences qui pourraient exister entre certains dispositifs de réglementation applicables aux vols d'affrètement et les conditions applicables au trafic comparable des services aériens réguliers devraient être réduites ou éliminées lorsque cela est possible et jugé nécessaire. En particulier, ces différences devraient être réduites ou éliminées en période de pointe ou dans des régions particulières où il n'y a pas de services aériens réguliers.

6. À l'échelon multilatéral, les États devraient essayer d'élaborer et d'harmoniser des dispositifs de réglementation acceptables pour les divers types de vols d'affrètement, tout en s'assurant la souplesse voulue pour répondre à leurs priorités et à leurs besoins nationaux. Lorsqu'il existe des règlements internationaux harmonisés (par exemple, au sein d'organes régionaux de l'aviation civile), les États devraient faire tout leur possible pour les appliquer.

7. Lorsque cela est possible, les activités de transport aérien non régulier qui ne sont pas accessibles au grand public devraient être soumises à un minimum de dispositifs de réglementation, dans une perspective de politique économique ou de simplification administrative. Les vols à caractère humanitaire ou d'urgence, les taxis aériens et les vols d'évacuation sanitaire devraient, si possible, être dispensés, sur une base de réciprocité, de tout contrôle autre que la notification préalable du plan de vol.

8. Afin d'assurer l'efficacité des dispositifs de réglementation applicables aux vols d'affrètement, les États devraient prendre des mesures appropriées pour vérifier et contrôler l'application de ces dispositifs par les transporteurs, ainsi que pour actualiser le mécanisme de contrôle d'application selon les besoins. À titre d'exemple, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) recommande, entre autres, que les mesures ci-dessous soient adoptées progressivement, selon la gravité et/ou la répétition des infractions :

a) enquête diligente sur les causes des abus ;

b) rejet de demande d'autorisation ;

c) suspension d'autorisation ;

d) imposition d'une amende ;

e) refus du droit d'embarquer en cas de violation flagrante ; et/ou

f) autres sanctions jugées appropriées.

9. Étant donné qu'au plan de la concurrence, les vols d'affrètement dits « programmés » ou « régularisés » peuvent avoir des incidences plus marquées sur les services réguliers que les autres types d'activités de transport aérien non régulier, les États voudront peut-être établir une distinction dans leurs dispositions de réglementation entre ces vols d'affrètement et les autres catégories d'activités de transport aérien non régulier.

10. La concurrence des vols d'affrètement dits « programmés » ou « régularisés » ne devrait pas empêcher les services directs de transport aérien régulier, assurés à la fréquence voulue, de devenir économiquement viables ou de le rester, lorsqu'ils sont jugés essentiels par les États.

11. Les dispositifs de réglementation appliqués aux activités de transport aérien non régulier seront considérés comme comportant des « restrictions substantielles » si, dans un marché donné, il en résulte qu'une partie appréciable du

grand public ne peut pas ou n'est pas disposée à utiliser ce type de transport, ou à satisfaire aux conditions imposées. Les « restrictions substantielles » ont généralement un caractère tel qu'elles ont pour effet de limiter effectivement le transport aérien non régulier aux voyages d'agrément et aux voyages pour convenance personnelle à bas prix, ou encore au transport spécialisé de passagers et de fret. Les types de vols d'affrètement spécialisés sont notamment les suivants :

a) groupes à affinité ;

b) groupes à intérêt commun et/ou manifestations spéciales ;

c) étudiants ;

d) travailleurs migrants ;

e) vols civils, militaires ;

f) pèlerinage ;

g) vols à caractère humanitaire/d'urgence ;

h) taxi aérien/ambulance ;

i) voyages pour compte personnel/pour compte propre :

— réfugiés

— équipes sportives

— équipages de navire

— vols d'incitation professionnelle (vente/ productivité)

— vente de terrains.

12. Les restrictions sur les voyages et autres types de restrictions imposées aux vols non réguliers (vols d'affrètement) ne devraient pas dépasser la mesure nécessaire pour maintenir la distinction entre activités de transport aérien régulier et activités de transport aérien non régulier, et aussi pour préserver entre les deux types d'activités l'équilibre souhaité qui est déterminé par les États et l'intérêt général.

13. En l'absence de « restrictions substantielles », les distinctions qui existent entre activités de transport aérien régulier et activités de transport aérien non régulier (vols d'affrètement) peuvent s'atténuer. Dans ces conditions, ces dernières activités peuvent être reclassées comme services réguliers, conformément aux Notes amendées sur l'application de la définition du service régulier que le Conseil de l'OACI a établie en 1952, ou encore, les États peuvent appliquer des dispositifs de réglementation analogues aux deux types de transport aérien.

14. Sous réserve des dispositions de l'article 5 de la Convention de Chicago, un État ne devrait pas, s'il estime que le contrôle direct de la capacité des vols non réguliers (vols d'affrètement) est nécessaire, l'imposer à un autre État sans consultation préalable, et il devrait tenir dûment compte de tous les éléments pertinents, et notamment du fait que, dans la plupart des cas, il est souhaitable de maintenir un secteur viable d'activités de transport aérien non régulier (vols d'affrètement).

15. Dans un cadre unilatéral de réglementation, les États se réservent toujours le droit d'autoriser ou non les vols d'affrètement, pour des raisons d'intérêt général compatibles avec l'article 5 de la Convention. Les États peuvent,

cependant, décider de limiter ce pouvoir discrétionnaire par voie d'accord international. À titre d'exemple, on peut citer l'Accord multilatéral de 1956 sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe.

16. Dans tous les cas où des dispositifs de réglementation sont appliqués aux vols d'affrètement, il faudrait qu'ils soient équitables, raisonnables et non discriminatoires, que leur énoncé écrit soit clair et facile à obtenir, qu'ils ne soient pas redondants quant à leur objet et que leur application n'exige qu'un minimum de détails et de formalités. (Les paragraphes 2.41 et 2.42 de l'Annexe 9, dixième édition, offrent l'exemple d'un cas dans lequel l'autorisation d'exploiter un vol non régulier est soumise à un minimum de formalités.)

17. Dans tous les cas où des dispositifs de réglementation sont établis pour les vols d'affrètement, ou lorsqu'il existe des différences entre États dans leur application, des consultations entre États ou bien, lorsque cela est possible, des accords bilatéraux ou multilatéraux peuvent instaurer ou accroître la coordination et l'harmonisation, de manière que les problèmes qui résulteraient de divergences dans les réglementations puissent être évités autant que possible.

18. Lorsque les États estiment que l'idéal est d'utiliser le minimum de dispositifs de réglementation ou, si possible, de ne pas en utiliser du tout, les dispositifs qui pourraient limiter le nombre ou les types de vols d'affrètement offerts s'avèrent inutiles dans une large mesure. Par exemple, il peut se produire diverses situations dans lesquelles les dispositifs de réglementation sont réduits au minimum ou inutilisés (notamment, autorisation de vols de petits aéronefs ou de vols à caractère humanitaire). Un autre cas est celui dans lequel les États d'origine et de destination évitent l'un et l'autre d'utiliser ces dispositifs ou décident d'un commun accord de ne pas les utiliser. Par contre, des dispositifs de réglementation destinés, par exemple, à protéger financièrement le consommateur, à assurer le respect d'accords intergouvernementaux et à maintenir la bonne entente et la réciprocité peuvent demeurer nécessaires.

19. Les États ne devraient pas oublier que tout dispositif de réglementation appliqué au transport aérien non régulier peut influer sur la demande et sur le nombre de vols de ce type, de même que la fixation des prix, les itinéraires, l'accès au marché et d'autres éléments analogues peuvent influer sur la demande et l'offre de capacité de services réguliers.

20. Afin de protéger les utilisateurs du transport aérien non régulier (vols d'affrètement) des défaillances des transporteurs aériens, des affréteurs, et peut-être de leurs agents, il faudrait, entre autres mesures, superviser et contrôler ces exploitants de manière à s'assurer qu'ils sont capables d'exécuter leurs obligations, en exigeant, par exemple, qu'ils fournissent une caution ou autre garantie et la preuve qu'ils ont souscrit l'assurance-responsabilité requise par les conventions, les accords, ou la législation nationale applicables.

21. En encourageant la concurrence dans le transport aérien, il faudrait prêter une attention particulière aux pratiques prédatrices ou de dumping, conséquences possibles et non souhaitables, qui pourraient à leur tour engendrer une concurrence sans merci et des situations d'oligopole ou de monopole sur le marché du transport aérien international dans son ensemble et, en particulier, sur le marché du transport aérien international non régulier.

22. En cherchant à élargir les marchés du transport aérien de passagers et de marchandises, il faudrait tenir compte du caractère limité des ressources (voies aériennes, aéroports, et restrictions touchant l'environnement), notamment dans les cas où les États considèrent que les activités de transport aérien non régulier ont moins d'importance que les services réguliers.

23. En permettant que les vols non réguliers assurent des liaisons directes de point à point là où il n'en existe pas, il ne faudrait pas négliger les possibilités raisonnables de correspondances avec des services réguliers, afin d'accorder aux services réguliers un degré satisfaisant de protection économique.

24. En envisageant de réduire au minimum les dispositifs de réglementation appliqués aux vols non réguliers, il faudrait examiner avec soin le but dans lequel des dispositifs particuliers ont été imposés, et si seuls ces dispositifs permettent d'atteindre le but visé, il faudrait les maintenir.

25. Étant donné la diversité des objectifs des États et des secteurs d'exploitation, la publication des règlements nationaux en vigueur dans le domaine du transport aérien non régulier et la publicité qui leur serait donnée seraient utiles aux autres États, aux transporteurs et aux usagers.

26. Les États pourront réduire au minimum ou, dans certains cas, supprimer les dispositifs de réglementation applicables aux vols d'affrètement, s'ils souhaitent favoriser la généralisation de bas prix et s'ils n'ont pas pour objectif premier de protéger les services réguliers, mais tiennent à :

a) accroître considérablement le tourisme à destination de leur territoire ;

b) permettre à leurs usagers de bénéficier des prix les plus bas possible ;

c) élargir les marchés du transport de passagers et de fret ;

d) limiter les restrictions au minimum pour des raisons de politique économique ou de simplification administrative ; ou

e) satisfaire les demandes périodiques de caractère saisonnier ou occasionnel.

Si par suite de la suppression des dispositifs de réglementation, la distinction entre services réguliers et vols non réguliers pourrait paraître désormais sans objet, il ne faudrait pas en déduire néanmoins que la différenciation des deux types d'activités deviendrait nécessairement impossible.

27. Les États qui désirent encourager le tourisme à destination de leur territoire tout en protégeant leurs services réguliers peuvent autoriser les vols d'affrètement lorsque les aéroports de départ de ces vols à l'étranger sont différents de ceux qu'utilisent leurs transporteurs réguliers.

28. Les différences entre certains dispositifs de réglementation applicables aux vols d'affrètement et les conditions appliquées au trafic des services réguliers peuvent être conservées, afin qu'il soit possible de maintenir la relation souhaitée entre services réguliers et vols non réguliers et d'assurer un degré suffisant de protection économique aux services réguliers ainsi que la viabilité des transporteurs réguliers.

Appendice 2

Éléments indicatifs sur les moyens d'éviter ou de résoudre les conflits au sujet de l'application des lois sur la concurrence au transport aérien international

En 1985, la troisième Conférence de transport aérien a adopté la Recommandation 5 invitant le Conseil à élaborer, « en leur accordant une priorité élevée, des éléments indicatifs qui permettent d'éviter ou de résoudre les conflits entre États contractants au sujet de l'application, au transport aérien international, des lois nationales sur la concurrence, en particulier lorsque les dispositions d'accords bilatéraux sur les services aériens sont touchées et lorsque l'application extraterritoriale est alléguée ». Le Conseil ayant approuvé la Recommandation 5, le Secrétariat a entrepris une étude avec le concours d'un groupe de spécialistes désignés par des États contractants et des organisations internationales.

L'étude a permis d'élaborer des éléments indicatifs, comprenant un certain nombre de lignes directrices précises destinées aux États et accompagnées de commentaires, ainsi qu'une clause type à insérer éventuellement dans les accords bilatéraux de transport aérien. Après que le Comité du transport aérien a examiné ces éléments en septembre 1988, le Conseil a décidé en novembre 1988 de les soumettre aux États. Ces éléments ne sont nullement obligatoires pour les États, mais ils les aideraient à éviter ou à résoudre les conflits résultant de l'application, au transport aérien international, des lois, politiques et pratiques nationales en matière de concurrence.

Le présent Appendice contient des éléments indicatifs qui figuraient initialement dans la Circulaire 215-AT/85, de l'OACI publiée en 1989.

INTRODUCTION

Les États adoptent des politiques et des pratiques, souvent même des lois, sur la façon de promouvoir ou de limiter la concurrence dans leur commerce intérieur et extérieur. Les positions nationales étant très diversifiées, l'application effective ou proposée de la législation sur la concurrence d'un État aux entreprises commerciales d'un autre entraîne souvent des conflits entre États. Le transport aérien international est une activité commerciale dans laquelle il y a de fortes divergences d'opinions quant au degré souhaitable de protection, de concurrence ou de coopération au sein de l'industrie. C'est pourquoi toute mesure unilatérale relative à la concurrence dans ce domaine augmente les risques de conflit entre États. La réglementation unilatérale par un État des services aériens d'un transporteur d'un autre État par l'application de lois ou de pratiques relatives à la concurrence qui ne sont pas acceptées par cet autre État accroît les probabilités de différends entre ces deux États, différends qui risquent d'avoir des conséquences préjudiciables sur le transport aérien international.

Les éléments indicatifs sur les moyens d'éviter ou de résoudre les conflits, qui figurent dans le présent document, se composent d'un certain nombre de lignes directrices précises, accompagnées de commentaires, ainsi que d'une clause type pouvant être insérée dans les accords bilatéraux de transport aérien. Ces éléments indicatifs ont pour objet d'aider

les États, lorsque l'application effective ou éventuelle de la législation sur la concurrence d'un État ou d'un groupe d'États au transport aérien international, particulièrement sur une base extraterritoriale, donne lieu à un conflit ou à un risque de conflit dans les relations de transport aérien avec un autre État ou groupe d'États. Il convient de noter que, dans le texte qui suit, toute mention de « l'application de lois sur la concurrence » doit être interprétée comme comprenant également l'application de politiques et de pratiques relatives à la concurrence, qui font partie du processus général d'action gouvernementale.

Un certain nombre d'organismes internationaux, dont l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), la Chambre de commerce internationale (CCI) et l'Association du droit international (ADI), ont élaboré des textes ayant le caractère de recommandations sur le problème général de l'application extraterritoriale des législations nationales sur la concurrence. En outre, plusieurs accords bilatéraux ont été conclus sur les procédures et la coopération en matière de législation sur la concurrence. Ces textes, dont les applications dépassent largement le domaine du transport aérien, ont servi à l'élaboration des éléments indicatifs figurant dans le présent document, mais les éléments de l'OACI visent tout particulièrement les situations de différends qui intéressent expressément le transport aérien international. De plus, ils visent à couvrir l'ensemble des éventualités dans ce domaine et à tenir compte de la diversité des positions nationales des États contractants de l'OACI.

LIGNES DIRECTRICES

Chacune des lignes directrices ci-après est accompagnée de commentaires qui ont pour objet de dégager les points saillants ou de fournir des éclaircissements quant au domaine d'application et aux objectifs de la ligne directrice. Comme il n'est pas toujours facile de distinguer entre la prévention et la solution des conflits, les deux catégories d'éléments indicatifs n'ont pas été séparées. Elles ont plutôt été placées dans un ordre logique de progression, partant des principes et des procédures de prévention des conflits et allant jusqu'aux principes et procédures de solution des conflits.

LIGNE DIRECTRICE A

Les États devraient veiller à ce que leurs lois, politiques et pratiques relatives à la concurrence, ainsi que l'application de celles-ci au transport aérien international, soient compatibles avec leurs obligations en vertu des accords internationaux pertinents ; pour ce qui est de l'adoption de telles lois, politiques et pratiques ou de toutes modifications qui y seraient apportées, les États devraient prévoir des occasions de recevoir les vues de toute partie étrangère intéressée et, à la demande d'un autre État, ils devraient préciser la mesure dans laquelle ces lois, politiques et pratiques, ou les modifications apportées à celles-ci, pourraient affecter les activités des compagnies aériennes internationales de cet État.

Commentaires. Un aspect qui est une source de préoccupations répandues dans l'industrie du transport aérien est celui de la sécurité juridique des activités de coopération. Au cours des dernières années, un certain nombre d'États ont révisé leur législation sur la concurrence et, dans certains cas, en ont étendu le champ d'application au transport aérien. Il en résulte une période d'incertitude pour les compagnies aériennes et la nécessité d'initiatives visant à éclaircir toute application effective ou proposée aux compagnies aériennes internationales et à leurs activités. La ligne directrice A contient des principes et des procédures destinés à régulariser de telles situations. Elle met l'accent sur la compatibilité avec la réglementation existante du transport aérien international, en particulier la réglementation bilatérale. Les États sont présumés rechercher l'harmonie entre leur législation nationale et leurs engagements internationaux. Les mots « lois, politiques et pratiques relatives à la concurrence », utilisés dans cette ligne directrice et dans celles qui suivent, sont délibérément assez généraux parce que certains régimes de droit de la concurrence peuvent englober une partie ou la totalité des lois, règlements, directives, déclarations de politique, éléments indicatifs et processus administratifs.

LIGNE DIRECTRICE B

Dans l'application de ses lois, politiques et pratiques relatives à la concurrence, chaque État devrait considérer attentivement et avec bienveillance les vues exprimées par tout autre État dont les intérêts essentiels en matière de transport aérien international pourraient être touchés et il devrait avoir égard à la courtoisie, à la modération et à la mesure dans les relations internationales.

Commentaires. Cette ligne directrice énonce certaines pratiques et certains principes internationaux pertinents afin de guider les États dans l'application de leur législation sur la concurrence lorsque des intérêts en matière de transport aérien international pourraient être touchés. La « courtoisie » est une notion que l'on trouve souvent dans le transport aérien international et c'est aussi un aspect important des règles, doctrines et précédents judiciaires dans les domaines de l'application extraterritoriale de la législation nationale et des questions de compétence. Ce terme signifie la déférence dont un État ou son organisme témoigne pour les actes d'un autre État ou de son organisme. Il ne s'agit pas généralement d'une obligation impérative en droit international, mais plutôt d'une question de civilité et sa pertinence et son application dépendent des circonstances.

LIGNE DIRECTRICE C

Lorsque les lois, politiques et pratiques des États en matière de concurrence sont susceptibles de donner lieu à des conflits ou à des risques de conflit dans leurs relations dans le domaine du transport aérien international, les États intéressés devraient procéder à des consultations afin de s'entendre sur les lois, politiques et pratiques relatives à la concurrence qui seront appliquées dans ces relations, de façon à donner aux compagnies aériennes une sécurité juridique aussi grande que possible et à éviter les risques de conflit autant que faire se peut.

Commentaires. La ligne directrice C met l'accent sur la coopération et sur la sécurité juridique, et elle encourage les ententes entre États sur les lois relatives à la concurrence qui devraient éventuellement être appliquées dans leurs relations aéronautiques. Une « entente » pourrait être un accord ou un arrangement quelconque et il est concevable qu'elle puisse porter sur la question d'exemptions déterminées.

LIGNE DIRECTRICE D

Lorsque l'application au transport aérien international de lois, politiques et pratiques relatives à la concurrence peut donner lieu à des différends entre États au sujet de questions de compétence ou de politique, les États devraient avoir égard à leurs engagements internationaux pertinents et aux pratiques suivies dans les relations internationales, telles que la notification, la consultation, la courtoisie et la coopération ; les États devraient soigneusement soupeser les intérêts des autres États à propos de ces questions.

Commentaires. Cette ligne directrice traite de la solution des conflits et complète la ligne directrice B relative à la prévention des conflits. Elle invite instamment les États à suivre certaines pratiques dans leurs relations internationales lorsque l'application de la législation sur la concurrence donne lieu à un différend. L'application dont il est question pourrait être publique ou privée, de même que l'évaluation des intérêts en cause, bien que l'idée d'un tribunal national qui soupèse des intérêts étrangers soit contentieuse.

LIGNE DIRECTRICE E

Tout conflit dû à l'application de lois sur la concurrence au transport aérien international qui a été signalé par un autre État et qui intéresse la politique ou les intérêts nationaux essentiels de cet autre État devrait,

dans la mesure permise par la législation et la politique nationales et en tant que question relevant des relations internationales entre les deux États, être examiné au niveau exécutif du gouvernement.

Commentaires. Un conflit découlant de l'application de lois sur la concurrence au transport aérien international est essentiellement une question qui relève des relations internationales, mais il peut aussi intéresser différents niveaux ou organes d'un gouvernement. Cette ligne directrice souligne que c'est l'exécutif du gouvernement qui devrait s'occuper principalement de la solution de conflits chaque fois que la politique ou les intérêts nationaux essentiels en matière de transport aérien d'autres États sont en cause. L'emploi des mots « dans la mesure permise par la législation et la politique nationales » montre qu'il est reconnu qu'en raison de limites constitutionnelles ou administratives éventuelles, une action en justice privée peut ne pas être du ressort de l'exécutif national.

LIGNE DIRECTRICE F

Sans préjudice du droit qu'a chaque État de protéger ses intérêts, lorsqu'il y a risque de conflit au sujet de l'application par un État de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence à des questions liées à l'application d'un accord de transport aérien conclu avec un autre État, les États intéressés devraient avoir recours au processus bilatéral de consultation dont ils sont convenus, avant de prendre des mesures unilatérales qui pourraient aggraver le conflit.

Commentaires. Au cours des quarante dernières années, les accords bilatéraux sur les services aériens ont, à des degrés divers, permis l'élaboration de pratiques de coopération entre compagnies aériennes. Ils contenaient invariablement un élément important et constant, celui du processus de consultation. À une époque où les politiques nationales sont en cours de réévaluation et que le contexte de réglementation subit des modifications et des tensions, cette ligne directrice prévoit que le processus de consultation devrait avoir la priorité sur les mesures unilatérales chaque fois qu'un conflit éventuel en matière de législation sur la concurrence a trait à des questions relevant d'un accord bilatéral. Cependant, cette priorité ne saurait exclure le droit d'action dont tout État peut se prévaloir pour protéger ses intérêts. Parmi les questions qui relèvent d'un accord bilatéral, on peut citer, à titre d'exemple, toute pratique de coopération entre compagnies aériennes, telle que la coordination multilatérale des tarifs, qui est entérinée ou sanctionnée par l'accord.

LIGNE DIRECTRICE G

Tout État qui, dans le cadre de sa législation sur la concurrence, entreprend des enquêtes ou engage des poursuites qui risquent de toucher la politique ou les intérêts essentiels d'un autre État en matière de transport aérien international devrait en aviser cet autre État, si possible à l'avance, et le consulter, si celui-ci le demande. Les consultations devraient permettre de préciser les préoccupations et les intérêts particuliers de chaque État et viser à éviter, minimiser ou résoudre tout conflit possible entre eux.

Commentaires. Il se peut qu'il n'y ait pas d'accord bilatéral sur les services aériens au moment où les actions qu'un État intente dans le cadre de sa législation sur la concurrence sont considérées par un autre État comme touchant ses intérêts ou sa politique. Cette ligne directrice s'applique à toute situation où il y a action d'application de la part des autorités chargées des questions de concurrence. Selon la ligne directrice, il incombe à l'État qui intente l'action de la notifier à tout autre État qui pourrait en être touché, mais c'est à ce dernier État qu'il incombe de prendre l'initiative de consultations. L'État qui intente l'action devrait la notifier le plus tôt possible, afin que le mécanisme de consultation puisse être utilisé aux fins spécifiées dans la ligne directrice.

LIGNE DIRECTRICE H

Lorsqu'un État prend connaissance d'une action en justice privée qui a été intentée en vertu de sa législation sur la concurrence et qui pourrait toucher la politique ou les intérêts essentiels d'un autre

État en matière de transport aérien international, il devrait en aviser cet autre État et le consulter, si celui-ci le demande.

Commentaires. Cette ligne directrice complète la ligne directrice G et vise les actions en justice privées. Elle contient aussi les notions de notification et de consultation, mais diffère de la ligne directrice G en ce sens que la notification est nécessairement faite *ex post facto,* étant donné que la notification préalable d'une action en justice privée serait tout à fait invraisemblable. En outre, cette ligne directrice n'énonce pas les buts de la consultation, comme le fait la ligne directrice de contrepartie. Néanmoins, la consultation est, par implication, un mécanisme destiné à permettre de préciser les intérêts et d'éviter ou de résoudre les conflits possibles.

LIGNE DIRECTRICE I

Lorsqu'une action en justice privée a été intentée en vertu de la législation d'un État en matière de concurrence et qu'elle pourrait toucher les intérêts essentiels d'un autre État dans le domaine du transport aérien international, l'État sur le territoire duquel l'action a été intentée devrait faciliter l'accès de cet autre État à l'organe judiciaire compétent et/ou, s'il y a lieu, fournir des renseignements à cet organe. Ces renseignements pourraient porter sur ses propres intérêts en matière de relations extérieures, sur les intérêts que l'autre État en cause a notifiés et, si possible, sur les résultats de toute consultation avec cet autre État au sujet de l'action.

Commentaires. Bien que des arrangements constitutionnels et administratifs puissent exclure toute intervention de l'extérieur dans une procédure judiciaire, beaucoup d'États reconnaissent qu'il est nécessaire de permettre aux parties ou aux organes que les poursuites n'intéressent qu'indirectement, mais qui pourraient aider l'instance judiciaire en présentant volontairement des avis ou des renseignements pertinents, d'accéder au système judiciaire. Dans certains systèmes, cette intervention est connue sous le nom d'*amicus curiae,* c'est-à-dire « ami de la cour ». D'autres États autorisent des variantes de cette idée. La ligne directrice contient l'idée, mais laisse à l'État dont les intérêts peuvent être touchés l'initiative d'y avoir recours. Si l'État sur le territoire duquel l'action a lieu s'adresse à ses instances judiciaires, la ligne directrice indique les questions qui peuvent être présentées. Il est à présumer que, si l'État touché est autorisé à s'adresser aux instances judiciaires, il exposera ses propres intérêts.

LIGNE DIRECTRICE J

Les États devraient coopérer, conformément à toutes obligations internationales applicables et dans la mesure où leur législation ou leur politique nationale ne l'empêche pas, en autorisant leurs compagnies aériennes ou autres ressortissants à divulguer aux autorités compétentes d'un autre État des renseignements intéressant une action intentée en vertu de la législation de la concurrence, à condition qu'une telle coopération ou divulgation ne soit pas contraire à leurs intérêts nationaux essentiels.

Commentaires. Les procédures juridiques d'obtention ou de divulgation de renseignements, particulièrement dans le cas des actions privées intentées dans le cadre de la législation sur la concurrence, sont une des principales sources de controverse et de conflit. Une « législation de blocage » a été promulguée dans certains États par réaction aux procédures détaillées d'obtention de renseignements appliquées par d'autres États. La coopération dans de telles actions devrait être encouragée lorsqu'elle est conforme aux obligations internationales et qu'elle n'est pas contraire aux intérêts nationaux. La ligne directrice a simplement pour objet de fixer certaines limites au recours à une pratique qui peut être une source de conflit. Par « obligations internationales », on entend non seulement les accords bilatéraux, mais aussi les obligations et devoirs qui incombent aux États parties à la Convention de La Haye de 1970 sur l'obtention des preuves à l'étranger en matière civile ou commerciale. Ce traité porte sur la suite à donner par un État aux demandes de communication de renseignements émanant des instances judiciaires d'un autre État ; il permet en outre à un État de refuser toute demande d'assistance ou de communication de renseignements dans les cas où cela porterait préjudice à sa souveraineté.

LIGNE DIRECTRICE K

Lorsqu'une action intentée par les autorités chargées de la législation sur la concurrence d'un État fait l'objet de consultations avec un autre État, l'État sur le territoire duquel l'action a été intentée devrait s'abstenir d'exiger la divulgation de renseignements se trouvant sur le territoire de l'autre État et cet autre État devrait s'abstenir de recourir à toute législation dite de « blocage » qui pourrait exister au sujet de cette divulgation.

Commentaires. Cette ligne directrice est conçue elle aussi pour contrôler une situation de conflit et elle porte sur le recours par une partie aux procédures d'obtention de renseignements et à l'application par l'autre partie d'une « législation de blocage ». Elle invite instamment les deux parties à s'abstenir de prendre des mesures dans ce sens pendant que les consultations sont en cours, afin que ce processus offre le maximum de chances de régler la question. L'application de la ligne directrice est limitée aux consultations sur les actions intentées par les autorités d'un État qui sont chargées de mettre en œuvre la législation sur la concurrence. La ligne directrice ne s'applique pas aux actions en justice privées, en partie parce que le contrôle du processus d'obtention de renseignements pourrait relever de l'instance judiciaire.

LIGNE DIRECTRICE L

Lorsqu'il y a lieu, ces lignes directrices devraient être appliquées, *mutatis mutandis,* aux relations entre États quand un groupe d'États a des lois, politiques et pratiques communes en matière de concurrence, ou quand il existe des arrangements multilatéraux.

Commentaires. La dernière ligne directrice étend l'application de tous les éléments indicatifs qui précèdent, dans la mesure où ils sont pertinents, aux groupes d'États qui ont des législations sur la concurrence applicables à leurs différents membres. Plusieurs groupes de ce genre existent, mais le mieux connu est celui des Communautés européennes dont les normes de concurrence, énoncées dans le Traité de Rome et complétées par des règlements et directives de la Commission ainsi que par des décisions de la Cour européenne de justice, sont de plus en plus appliquées aux activités de transport aérien au sein des Communautés. Les implications à long terme pour les activités de transport aérien exercées au sein des Communautés par des exploitants extérieurs à ces communautés ne sont pas claires, mais les possibilités de conflit existent car la « théorie des effets » est reconnue dans la législation sur la concurrence des Communautés.

CLAUSE TYPE CONCERNANT LA LÉGISLATION SUR LA CONCURRENCE

La clause type qui suit a pour objet de servir de guide complet, mais adaptable, à toute paire d'États qui ont conclu, ou qui pourraient conclure un accord bilatéral et qui ont éprouvé, ou pourraient éprouver dans leurs relations de transport aérien des difficultés découlant de l'application de leur législation nationale sur la concurrence. L'utilisation de cette clause type dans les accords bilatéraux des États est entièrement facultative et n'est pas nécessaire dans les cas où, par exemple, les deux parties entérineraient des pratiques de coopération entre compagnies aériennes et où ni l'une ni l'autre des parties n'aurait de législation sur la concurrence. La clause type n'a pas pour objet non plus de remplacer toutes procédures en vigueur. De façon générale, elle vise à renforcer le mécanisme bilatéral de prévention et de solution des conflits et à intégrer dans le cadre bilatéral les questions de l'application des normes de concurrence au transport aérien. La clause type s'inspire essentiellement des concepts et principes énoncés dans les lignes directrices.

CLAUSE TYPE

Article « X »
Législation sur la concurrence

1) Chaque Partie informe l'autre de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence, des modifications de celles-ci et de tous objectifs particuliers visés, qui pourraient toucher l'exploitation des services de transport aérien dans le cadre du présent accord, et elle identifie les autorités chargées de l'application de ces lois, politiques et pratiques ;

2) Dans la mesure permise par ses propres lois et règlements, chaque Partie aide les compagnies aériennes de l'autre en donnant des indications sur la compatibilité de toute pratique proposée des compagnies aériennes avec ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence ;

3) Chaque Partie avise l'autre chaque fois qu'elle estime qu'il risque d'y avoir incompatibilité entre l'application de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence et les questions relatives à l'application du présent accord ; le processus de consultation prévu dans le présent accord est utilisé, à la demande de l'une ou l'autre Partie, pour déterminer si un tel conflit existe et pour rechercher les moyens de le résoudre ou de le minimiser ;

4) Chaque Partie avise l'autre de son intention d'intenter des poursuites contre la compagnie aérienne ou les compagnies aériennes de l'autre, ou encore de toute action en justice privée, intentée dans le cadre de sa législation sur la concurrence, dont elle pourrait avoir connaissance ;

5) Sans préjudice du droit d'action de l'une et de l'autre Parties, le processus de consultation prévu dans le présent accord est utilisé chaque fois que l'une ou l'autre Partie le demande, et il devrait viser à déterminer les intérêts respectifs des Parties ainsi que les incidences probables de l'action intentée éventuellement dans le cadre de la législation sur la concurrence ;

6) Les Parties essaient de parvenir à un accord au cours de ces consultations, compte dûment tenu de leurs intérêts respectifs et des différents moyens qui pourraient aussi permettre de réaliser les objectifs de ladite action ;

7) Si aucun accord n'est conclu, chaque Partie, dans l'application de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence, considère attentivement et avec bienveillance les vues exprimées par l'autre Partie et a égard à la courtoisie, la modération et la mesure dans les relations internationales ;

8) La Partie en vertu de la législation sur la concurrence de laquelle une action en justice privée a été intentée facilite l'accès de l'autre Partie à l'instance judiciaire compétente et/ou, s'il y a lieu, fournit des renseignements à cette instance. De tels renseignements pourraient porter sur ses propres intérêts en matière de relations extérieures, sur les intérêts que l'autre Partie a notifiés et, si possible, sur les résultats de toute consultation avec cette autre Partie au sujet de ladite action ;

9) Dans la mesure où leur législation ou leur politique nationale ne l'empêche pas et conformément à toutes obligations internationales applicables, les Parties coopèrent en vue d'autoriser leurs compagnies aériennes ou autres ressortissants à divulguer aux autorités compétentes de l'une et de l'autre des renseignements intéressant une action intentée en vertu de la législation sur la concurrence, à condition qu'une telle coopération ou divulgation ne soit pas contraire à leurs intérêts nationaux essentiels ;

10) Pendant qu'une action intentée par les autorités chargées de la législation sur la concurrence d'une Partie fait l'objet de consultations avec l'autre Partie, la Partie sur le territoire de laquelle l'action a été intentée s'abstient, en attendant les résultats de ces consultations, d'exiger la divulgation de renseignements se trouvant sur le territoire de l'autre Partie et cette autre Partie s'abstient d'appliquer toute législation de blocage.

Appendice 3

Mesures préférentielles pour les États en développement dans la réglementation économique du transport aérien international

En 1994, la Conférence mondiale de transport aérien a recommandé que l'OACI mène des études et formule des recommandations sur une série de questions importantes dont des « mesures préférentielles dans la réglementation économique du transport aérien international pour garantir la participation effective des pays en développement à ce mode de transport ». Le Conseil a approuvé cette recommandation et le Secrétariat a effectué une étude qui présentait, entre autres, des mesures préférentielles potentielles assorties de notes explicatives.

À la suite de l'examen de cette étude par le Comité du transport aérien en septembre 1996, le Conseil a décidé, en novembre 1996, qu'il fallait la diffuser aux États pour qu'ils s'en inspirent et les utilisent dans la mesure du possible. En prenant cette décision, le Conseil a noté qu'il appartiendrait aux États, compte tenu des besoins et des circonstances qui leur sont propres, de déterminer l'opportunité, le moment et la façon d'appliquer l'une ou l'autre de ces mesures préférentielles dans leurs relations réglementaires. La question a aussi été portée à l'attention de la 32^{e} session de l'Assemblée, qui est convenue que les États devaient être invités instamment à prêter une attention particulière dans leurs relations de transport aérien aux intérêts et aux besoins des pays en développement et, lorsque les circonstances le justifieraient, de leur accorder des mesures préférentielles appropriées.

Dans le contexte de la réglementation économique du transport aérien international, les « mesures préférentielles » étaient définies dans l'étude du Secrétariat comme étant des « arrangements, sans réciprocité, dont les États qui ont mis leur réglementation en rapport sont convenus qu'ils sont nécessaires à un pays en développement, dans le cadre de ce rapport, en vue d'assurer sa participation effective et continue au transport aérien international ». Les mesures préférentielles ne sont que l'un des instruments d'une vaste gamme que les pays en développement peuvent utiliser pour accroître leur participation.

Le tableau ci-dessous, qui est extrait de l'étude du Secrétariat (diffusée aux États dans la lettre EC 2/75-97/1 du 17 janvier 1997), contient une liste de certaines mesures préférentielles possibles. Elles ont uniquement valeur indicative et ne s'excluent pas mutuellement. Si les circonstances le justifient, plusieurs de ces mesures pourraient être appliquées dans un même marché. Elles peuvent être accordées unilatéralement ou faire l'objet de négociations bilatérales ou régionales. Il y a lieu de noter que ces mesures s'appliqueraient principalement dans les cas où la participation d'un État au transport aérien international prendrait la forme d'une fourniture directe de services aériens par la ou les compagnies qu'il aurait désignées.

Mesures préférentielles possibles à prendre en considération par les États en vue de leur utilisation éventuelle

ACCÈS AUX MARCHÉS

Mesures préférentielles possibles	*Observations*
A. Dans une relation bilatérale de transport aérien entre des pays industrialisés et des pays en développement, l'accès aux marchés pourrait être libéralisé de façon asymétrique, favorisant le pays en développement partenaire (du moins au début de l'introduction progressive à un marché plus accessible), par exemple : — pour accorder au transporteur aérien d'un pays en développement le droit de desservir un plus grand nombre de villes ; — pour accorder des droits de trafic « de cinquième liberté » sur les routes qui l'intéressent, mais que l'État donateur n'accorderait pas normalement à une ou plusieurs compagnies tierces d'un pays industrialisé ; — pour lui permettre d'exploiter, de façon unilatérale, des services sur certaines routes pendant une période donnée ; — pour lui permettre d'exploiter un plus grand nombre de sièges pendant une période donnée.	Ces mesures pourraient donner au transporteur aérien qui en bénéficie le « coup de pouce » nécessaire pour s'établir solidement sur le marché et contribuer à son expansion. Un exemple de ce genre d'arrangement est l'accord de transport aérien passé en 1980 entre la Chine et les États-Unis, aux termes duquel, entre autres, une deuxième compagnie aérienne américaine désignée entrerait en service deux ans après l'entrée en service du premier transporteur désigné. L'accord de 1995 entre le Canada et les États-Unis est un exemple de la démarche suivie entre deux pays industrialisés : les transporteurs américains se verraient accorder l'accès total à trois grands aéroports canadiens (Montréal, Toronto et Vancouver) trois ans après leur accès à d'autres villes.
B. Les transporteurs aériens des pays en développement pourraient se voir accorder davantage de souplesse que leurs homologues des pays industrialisés pour ce qui concerne l'exploitation de leurs services à destination/en provenance des pays industrialisés, par exemple : — pour permettre un déplacement de capacité d'une route à l'autre dans un marché bilatéral ; — pour permettre le partage de codes sur les marchés qui les intéressent, et notamment sur les routes sans droits de trafic sous-jacents ; — pour permettre la rupture de charge sans aucune restriction.	Ces mesures, en général, aideraient les compagnies aériennes des pays en développement en leur accordant un meilleur accès aux marchés et davantage de souplesse opérationnelle. Le partage de codes entre compagnies aériennes pourrait se révéler à l'avantage des pays en développement, en donnant à leurs compagnies aériennes la possibilité de desservir des routes sur des créneaux très étroits, pour un coût minimal, et ainsi mieux utiliser leurs droits de trafic. C'est pourquoi, lorsque pour exercer des activités conjointes de transport aérien, une approbation est nécessaire en vertu des législations nationales sur la concurrence, il pourrait être envisagé favorablement d'accorder des dérogations ou l'immunité pour permettre ce genre de coopération entre les compagnies aériennes de pays en développement.
C. Les pays en développement pourraient bénéficier de périodes d'essai dans l'application de nouveaux arrangements libéraux de services aériens avec les pays industrialisés pendant un laps de temps déterminé.	Cela permettrait aux pays en développement de vérifier l'utilité de tout nouvel arrangement libéral en étant assurés de pouvoir redresser tout résultat indésirable ou même se retirer de l'arrangement si celui-ci ne leur convient pas.
D. Les pays en développement pourraient se voir attribuer plus de temps que celui qui est imparti entre et parmi les pays industrialisés pour la mise en application progressive d'arrangements plus libéraux d'accès aux marchés.	En général, une application progressive (des mesures préférentielles) pourrait favoriser l'objectif de la participation, permettre d'évaluer la pénétration des marchés et la compétitivité, et servir de point de départ à une application plus généralisée, par exemple, au niveau régional ou même multilatéral.

Mesures préférentielles possibles	*Observations*
	L'accord de services aériens passé en 1995 entre les États-Unis et les Philippines, aux termes duquel ce dernier pays autoriserait l'accès complet à son marché d'ici 2003, est un exemple de la façon dont cela peut être fait de manière bilatérale. L'adoption progressive, par l'Union européenne, d'un « marché unique » est un exemple comparable d'accès entièrement libéralisé, au plan régional, aux marchés de pays industrialisés.
E. Les pays en développement pourraient s'accorder l'un à l'autre et entre eux un plus grand accès à leurs marchés, et ce, plus rapidement qu'aux pays industrialisés.	Comme exemples de la façon dont cela peut être réalisé, citons : le Pacte andin (aux termes duquel les transporteurs des pays membres bénéficient de l'accès complet aux marchés de l'ensemble des cinq États membres de cette sous-région) ; la Communauté des Caraïbes (CARICOM) et son marché commun, qui regroupent les pays de la région des Caraïbes ; et la Déclaration de Yamoussoukro à laquelle participent les États africains.

CRITÈRES RÉGISSANT LA PROPRIÉTÉ ET LE CONTRÔLE

Mesures préférentielles possibles	*Observations*
F. Sous réserve d'arrangements appropriés préservant la sécurité, les pays industrialisés pourraient renoncer à leur droit d'exiger que le transporteur aérien d'un pays en développement soit détenu substantiellement et contrôlé effectivement par ce pays ou ses ressortissants, pour permettre, par exemple : — aux compagnies aériennes étrangères ou appartenant conjointement à ces États d'assurer un service agréé ; — aux pays en développement appartenant au même groupe économique de désigner une compagnie aérienne appartenant à un autre État afin qu'elle exploite, en leur nom, les droits de trafic vers un pays tiers.	La notion de « communauté d'intérêt » évoquée dans la Résolution A24-12 de l'Assemblée visait à constituer une mesure préférentielle en faveur des pays en développement (elle a ensuite été adoptée par la Conférence mondiale de transport aérien pour être appliquée sur une base plus générale).
G. Sous réserve d'arrangements appropriés préservant la sécurité, les pays industrialisés pourraient renoncer à certaines dispositions des accords de transport aérien qui limitent l'usage des aéronefs loués à une tierce partie, afin de permettre aux compagnies aériennes des pays en développement de louer des matériels modernes aux fins de l'exploitation de leurs services aériens.	Cela aiderait les compagnies aériennes des pays en développement à mettre en place des matériels plus modernes mais plus chers, et à améliorer la qualité, et donc la compétitivité de leurs services. (La ratification de l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale par les États ou des dispositions prises en application de cet article faciliteraient la réalisation de cet objectif.)

ATTRIBUTION DES CRÉNEAUX

Mesures préférentielles possibles	*Observations*
H. Aux aéroports où, pour les créneaux, la demande dépasse l'offre, on pourrait accorder la préférence	Les actuels comités d'établissement des horaires qui, à l'IATA, président à l'attribution des créneaux sont encore

Mesures préférentielles possibles	*Observations*
aux transporteurs aériens des pays en développement selon deux règles régissant leur utilisation : 1) donner la priorité à leurs demandes lorsque de nouveaux créneaux sont rendus disponibles du fait de l'expansion de la capacité aéroportuaire ou en application du principe selon lequel une compagnie qui n'utilise pas un créneau le perd ; 2) lorsque l'alternative « utiliser ou perdre » est de règle, appliquer un critère moins rigoureux pour les créneaux actuellement détenus par des transporteurs aériens des pays en développement.	le meilleur moyen de régler les problèmes d'attribution des créneaux aux aéroports encombrés. Toutefois, étant donné que la plupart des pays en développement ont un parc aérien plus restreint et assurent habituellement un nombre de vols moins élevé que leurs homologues des États industrialisés, la préférence qui leur serait éventuellement accordée leur permettrait d'aplanir certaines difficultés potentielles lors de l'établissement de leurs horaires de vol, et donc contribuer à réaliser l'objectif de leur participation. L'Union européenne a adopté une réglementation en matière d'attribution des créneaux, aux termes de laquelle, entre autres, un certain pourcentage des créneaux nouvellement disponibles doit être octroyé aux nouveaux transporteurs participants. Dans une situation analogue, la demande qui émanerait d'un transporteur appartenant à un pays en développement, surtout en ce qui concerne des créneaux nécessaires à la mise en place d'un nouveau service, pourrait bénéficier d'un traitement analogue à celui qui est accordé aux nouveaux transporteurs entrant dans le groupe.

QUESTIONS RELEVANT DE LA « CONDUITE DES AFFAIRES »

Mesures préférentielles possibles	*Observations*
I. Les pays en développement pourraient se voir accorder davantage de temps dans la libéralisation de certains domaines relevant de la « conduite des affaires » comme les services d'escale, la conversion des devises et le transfert de recettes, l'emploi des ressortissants et les systèmes informatisés de réservation (par exemple, mesures analogues à celles visées à l'Article 12 c) du Code de conduite de l'OACI sur les SIR).	La plupart des arrangements recommandés par la Conférence de transport aérien en ce qui concerne la réglementation des questions relevant de la « conduite des affaires » étaient destinés à répondre à certaines situations bien précises visant à assurer un contexte de concurrence équitable à toutes les compagnies aériennes. Dans certaines situations, les pays en développement pourraient avoir besoin d'utiliser la main-d'œuvre locale pour les services d'escale, le contrôle des changes, la protection des emplois dans l'industrie du transport aérien et des sauvegardes dans l'ouverture des marchés SIR. Toutefois, à la lumière des objectifs visés par les arrangements préconisés par la Conférence pour les questions relevant de la « conduite des affaires », il faudrait veiller à ce que les exceptions à ces arrangements, sous forme de mesures préférentielles, ne donnent pas lieu à un traitement inéquitable des autres transporteurs. En ce qui concerne les SIR, il convient de noter que le fait de refuser l'introduction d'autres SIR pourrait non seulement restreindre le marché, mais aussi limiter les chances des transporteurs aériens des pays en développement à entrer en concurrence sur les marchés en expansion des pays tiers.

Appendice 4

Conclusions, clauses types et recommandations de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien

La cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5), tenue à Montréal du 24 au 28 mars 2003 sous le thème « Défis et promesses de la libéralisation », a examiné plusieurs aspects réglementaires du processus de libéralisation. L'essentiel des résultats de la conférence est réuni dans une série de conclusions, de clauses types et de recommandations, ainsi que dans la Déclaration de principes généraux pour la libéralisation du transport aérien international, qui ont toutes été adoptées par consensus. Ces résultats offrent un vaste cadre de politique et des orientations pratiques pour assurer que la libéralisation économique est accompagnée de garanties. Les États ont le loisir et la souplesse d'utiliser ce cadre à leur discrétion. En juin 2003, ayant examiné les résultats de la Conférence ATConf/5, le Conseil a décidé de les communiquer aux États comme éléments indicatifs pour qu'ils y donnent suite (Lettre SC 5/1-03/71 du 25 juillet 2003).

Les conclusions, les clauses types et les recommandations de la conférence sont présentées ci-après, sous les points respectifs de l'ordre du jour. Le contexte de leur adoption est décrit dans le *Rapport de la conférence mondiale de transport aérien* (Doc 9819). Les clauses types ont été intégrées dans les modèles d'accord sur les services aériens (voir à l'Appendice 5). La Déclaration de la Conférence est quant à elle présentée à part dans la 1re Partie de la Section E du présent document.

Point 1.1 de l'ordre du jour : Historique et expérience de la libéralisation

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur l'historique et l'expérience de la libéralisation au titre du point 1.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) une approche des expériences de libéralisation axée sur des études de cas, tout en ayant forcément une portée limitée, fournit un bon moyen d'analyser et de diffuser des renseignements sur l'expérience qu'ont accumulée des États au niveau national, sous-régional, régional ou plurilatéral. Les études de cas sur la libéralisation peuvent aider les États à poursuivre l'élaboration de leurs approches et de leurs options de politique ;

b) l'OACI devrait continuer à élaborer et à diffuser par les moyens appropriés des études de cas et des renseignements sur les expériences de libéralisation. Les États devraient être invités instamment à communiquer ce type de renseignements à l'OACI pour qu'elle en fasse une diffusion générale ;

c) depuis plus de dix ans, les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne deviennent plus commercialisés, dans un environnement de plus en plus concurrentiel. Le développement dynamique de la commercialisation et l'expansion de la libéralisation continueront d'interagir et d'avoir des incidences réciproques ;

d) bien que les compagnies aériennes et les fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne soient interdépendants, leur commercialisation et leur privatisation dans un environnement libéralisé comportent plusieurs conséquences d'ordre concurrentiel ainsi que des incidences financières pour les deux parties. Une coopération à long terme entre compagnies aériennes et fournisseurs de services est un des moyens de stabiliser cet environnement. De plus, les consultations devraient faire partie intégrante de leurs relations ;

e) les États devraient évaluer à l'avance et anticiper, dans la mesure du possible, certains effets de l'augmentation du trafic sur l'infrastructure et l'environnement qui peuvent résulter des processus de libéralisation du transport aérien ;

f) la libéralisation peut avoir diverses incidences pour les travailleurs, qui devraient continuer à participer comme parties prenantes importantes pour le développement de l'industrie du transport aérien. Les États devraient observer et respecter la *Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail*[1], et prendre les mesures nécessaires pour promouvoir le dialogue social avec la participation active des travailleurs, comme moyen de trouver des solutions novatrices et socialement responsables.

Point 1.2 de l'ordre du jour : Aspects de la libéralisation liés à la sécurité et à la sûreté

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les aspects de la libéralisation liés à la sécurité et à la sûreté au titre du point 1.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) la libéralisation économique a des incidences pour la réglementation de la sécurité et de la sûreté, qui exigent que l'on s'en occupe comme il convient aux niveaux national, bilatéral, régional et mondial, selon le cas, pour que le développement de l'aviation civile se poursuive de manière sûre et ordonnée ;

b) la Convention de Chicago impose aux États contractants la responsabilité d'assurer la conformité aux normes et pratiques relatives à la sécurité et à la sûreté. Indépendamment de toute modification apportée à la réglementation économique, la sécurité et la sûreté doivent rester des éléments primordiaux de l'exploitation et du développement du transport aérien. Dans un environnement économique libéralisé, la réglementation de la sécurité et de la sûreté ne doit pas seulement être maintenue mais devrait être renforcée. Des mesures visant à assurer le respect des normes applicables de sécurité et de sûreté et à renforcer la supervision réglementaire devraient faire partie intégrante des mécanismes de sauvegarde pour la libéralisation ;

c) en introduisant la libéralisation économique, les États devraient veiller à ce que la sécurité et la sûreté ne soient pas compromises par des considérations commerciales, et à ce que les structures de responsabilité et de reddition de comptes en matière de sécurité et de sûreté soient clairement établies pour les parties intervenant dans tout arrangement libéralisé. Quelle que soit la forme des arrangements de réglementation économique, il devrait y avoir un point de contact clair pour les responsabilités de supervision de la sécurité et de la sûreté au sein d'un État contractant clairement identifié ou de toute autre autorité de réglementation désignée par cet État pour toute exploitation d'aéronefs donnée ;

d) l'OACI devrait continuer de jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration de stratégies mondiales pour la réglementation et la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, tant dans l'absolu que dans le contexte de la facilitation d'une réforme de la réglementation économique. L'environnement réglementaire et opérationnel en mutation du transport aérien international appelle la mise au point de nouveaux

1. Note du Secrétariat.— Les textes de la *Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail* se trouvent sur le site web de l'OIT à : http://www.ilo.org/public/french/standards/decl/declaration/index.htm.

dispositifs réglementaires qui puissent s'adapter aux changements et répondre aux préoccupations connexes. Dans l'attente de ces nouveaux arrangements réglementaires, il faut que des mesures intérimaires soient prises pour que le régime existant de réglementation de la sécurité et de la sûreté continue de fonctionner efficacement. Relever ce défi exigera une coopération internationale sans faille de la part de tous les États contractants, des organismes aéronautiques régionaux, de l'industrie ainsi que de tous les acteurs de l'aviation civile ;

e) connaissant les ressources humaines et financières limitées de nombreux pays en développement qui sont requises pour assurer la sécurité et la sûreté durant le processus de libéralisation, il convient de faire appel à toutes les solutions possibles, notamment les contributions au mécanisme OACI de sûreté de l'aviation, au Programme de coopération technique de l'OACI, à la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) et au soutien d'autres arrangements complémentaires régionaux et internationaux (dont les projets COSCAP et autres projets coopératifs de développement), afin d'aider ces États à améliorer la supervision de la sécurité et de la sûreté et à remédier aux carences détectées par les audits de sécurité et de sûreté de l'OACI ;

f) l'OACI devrait conduire une étude visant à clarifier la définition de l'État ou des États responsables de la supervision de la sécurité et de la sûreté, et à recommander éventuellement des amendements aux dispositions réglementaires existantes de l'OACI en la matière.

Point 2.1 de l'ordre du jour : Propriété et contrôle des transporteurs aériens

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens au titre du point 2.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) l'accroissement et l'ampleur de la libéralisation, de la privatisation et de la mondialisation requièrent que l'on modernise la réglementation concernant les conditions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens pour permettre aux transporteurs de s'adapter à un environnement dynamique. Même s'il y a des préoccupations à prendre en compte, il pourrait aussi y avoir des avantages à libéraliser les dispositions sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens. L'expérience passée a montré que la libéralisation de la propriété et du contrôle peut se faire sans entrer en conflit avec les obligations des parties à la Convention de Chicago et sans altérer la nature du transport aérien international ;

b) il y a un vaste appui des États pour la libéralisation, sous une forme ou sous une autre, des dispositions qui régissent la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens. Les approches varient considérablement, allant d'un élargissement substantiel des dispositions au-delà de la propriété et du contrôle nationaux à brève échéance, à un changement limité pour le moment à certains types d'activités (p. ex. les services non réguliers ou le fret), à l'application à l'intérieur de certaines régions géographiques ou simplement à l'examen au cas par cas, en passant par une réduction graduelle de la propriété nationale dans des proportions spécifiées ;

c) il y a un besoin corrélatif de souplesse dans les arrangements complémentaires connexes pour permettre à tous les États de suivre l'approche de leur choix à leur propre rythme tout en prenant en compte les approches choisies par les autres ;

d) quels que soient la forme et le rythme de la libéralisation, les conditions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens devraient faire en sorte que la sécurité et la sûreté demeurent primordiales, et que l'on établisse des lignes de responsabilité et une imputabilité claires concernant la sécurité et la sûreté pour les parties prenantes à des arrangements libéralisés ;

e) en libéralisant les conditions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens, les États devraient veiller à ce que les conséquences économiques et sociales, y compris les préoccupations des salariés, soient bien prises en compte, et à ce qu'il soit pleinement tenu compte des autres risques possibles liés aux investissements étrangers (p. ex. fuite des capitaux, incertitude quant au maintien du service) ;

f) l'arrangement figurant au paragraphe 2.1.3.2 constitue une option pratique pour les États qui souhaitent libéraliser les dispositions relatives à la désignation et à l'autorisation des transporteurs dans leurs accords sur les services aériens. Venant en complément d'autres options déjà élaborées par l'OACI (y compris celle de la « communauté d'intérêts »), il faciliterait la réalisation par les États de l'objectif général de libéralisation progressive de la réglementation et il y contribuerait. Même si c'est à chaque État qu'il appartient de choisir son approche et la direction de la libéralisation en fonction de son intérêt national, l'utilisation de l'arrangement pourrait stimuler une libéralisation plus large. Elle n'exigerait toutefois pas que l'État modifie ses lois ou règlements existants concernant la propriété et le contrôle nationaux de ses propres transporteurs ;

g) étant donné la souplesse qu'offre déjà le cadre des accords sur les services aériens, les États peuvent, à court terme et à leur discrétion, prendre des dispositions plus positives pour faciliter la libéralisation (y compris par une action coordonnée) en acceptant des transporteurs aériens étrangers désignés qui ne répondent pas nécessairement aux critères traditionnels de propriété et de contrôle nationaux ou aux critères de principal établissement et de contrôle réglementaire effectif ;

h) les États peuvent choisir de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sur une base unilatérale, bilatérale, régionale, plurilatérale ou multilatérale ;

i) l'OACI a joué et devrait continuer de jouer un rôle de chef de file pour faciliter la libéralisation dans ce secteur, faire valoir ses éléments d'orientation, surveiller l'évolution de la situation et étudier plus avant, selon les besoins, les questions sous-jacentes dans le contexte plus large de la libéralisation progressive.

Tout en respectant les spécificités des accords régionaux, la Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause suivant à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

« Article X : Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie [une compagnie aérienne] [une ou plusieurs compagnies aériennes] [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.

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 :

a) la compagnie aérienne désignée ait son principal établissement [et sa résidence permanente] sur le territoire de la Partie désignatrice ;*

*b) la Partie qui a désigné la compagnie ait et maintienne sur elle un contrôle réglementaire effectif** ;*

c) la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article __ (Sécurité) et de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ;

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 a reçu la désignation.

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.

Notes intégrées :

*1) *Les éléments justificatifs du principal établissement sont 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.*

***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 tels 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.*

2) Les conditions énoncées au paragraphe 2 du présent article devraient aussi servir dans l'article __ (Révocation de l'autorisation). »

RECOMMANDATION

RECOMMANDATION 1 — LIBÉRALISATION DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

a) que la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens pour l'accès aux marchés soient libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État, progressivement et de façon souple, avec un contrôle réglementaire effectif concernant en particulier la sécurité et la sûreté ;

b) que, s'agissant de la désignation et de l'autorisation des transporteurs aériens dans leurs relations de transport aérien international, les États emploient à titre d'option à leur discrétion et de manière souple le critère de rechange du modèle de clause ;

c) que les États puissent prendre, à leur discrétion, des dispositions positives pour faciliter la libéralisation (y compris par une action coordonnée) en acceptant des transporteurs aériens étrangers désignés qui ne répondent pas nécessairement aux critères traditionnels de propriété et de contrôle nationaux ou aux critères de principal établissement et de contrôle réglementaire effectif. Que les États qui souhaitent libéraliser les conditions auxquelles ils acceptent la désignation d'un transporteur aérien étranger lorsque ce transporteur ne satisfait pas aux dispositions sur la propriété et le contrôle prévues dans l'accord applicable sur les services aériens peuvent le faire de la façon suivante :

1) en produisant des déclarations individuelles de leur politique relative à l'acceptation des transporteurs aériens étrangers ;

2) en produisant des déclarations conjointes de politique commune ;

3) en créant un instrument juridique ayant force obligatoire ;

tout en veillant autant que possible à ce que ces politiques soient élaborées et appliquées conformément aux principes de non-discrimination et de participation non exclusive ;

d) que l'État qui désigne le transporteur aérien assure ou garantisse une supervision adéquate de la sécurité et de la sûreté chez le transporteur désigné, conformément aux normes établies par l'OACI ;

e) que les États notifient à l'OACI leurs politiques, positions et usages, y compris le maintien des critères traditionnels et les déclarations individuelles et les déclarations conjointes de politique commune, sur les conditions auxquelles ils acceptent la désignation d'un transporteur au titre d'un accord sur les services aériens ;

f) que l'OACI conserve et rende publiques les informations sur les politiques, positions et usages des États relatifs à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens ;

g) que l'OACI apporte son concours aux États ou aux groupes d'États qui demandent à développer ou à mettre au point les options de l'alinéa c) ;

h) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation relative à la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et s'occupe selon les besoins des questions qui peuvent se poser.

Point 2.2 de l'ordre du jour : Accès aux marchés

I^re^ PARTIE — LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la libéralisation de l'accès aux marchés au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) depuis la Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/4) de 1994, la libéralisation a considérablement progressé dans le domaine de l'accès aux marchés, notamment aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional. Plus important encore, les États sont devenus généralement plus ouverts et plus favorables à la libéralisation, un grand nombre d'entre eux modifiant leurs politiques et leurs pratiques pour répondre aux exigences de la libéralisation ;

b) l'expérience des dix dernières années a confirmé que des régimes réglementaires bilatéraux, régionaux ou multilatéraux fondés sur la Convention de Chicago peuvent coexister, et coexistent d'ailleurs, et qu'ils peuvent se prêter à différentes approches de la réglementation du transport aérien. Ces régimes restent des instruments viables et flexibles auxquels les États peuvent recourir pour mettre en place la libéralisation en fonction de leurs besoins, objectifs et circonstances particuliers. Le nombre d'accords de type « ciel ouvert » et autres arrangements libéraux sont autant de preuves que de tels régimes ont contribué de façon fort efficace à renforcer la libéralisation et que l'élan doit être maintenu ;

c) l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) est important pour la libéralisation et l'exploitation des services aériens internationaux. Il faut donc engager les États à viser, et l'OACI à continuer de promouvoir, l'adhésion à l'ATSAI et sa mise en œuvre à l'échelle universelle ;

d) il demeure que l'application du principe essentiel de l'AGCS qu'est le régime de la nation la plus favorisée (NPF) est encore un processus complexe et difficile. Même si l'élargissement de l'Annexe sur les services

de transport aérien de l'AGCS pour y inclure certains droits dits « auxiliaires » ainsi que certains aspects des droits « essentiels » bénéficie d'un certain appui, il n'y a pas de consensus mondial sur les moyens ni même sur l'opportunité de le faire. La même indécision règne à ce stade quant à la question de savoir si l'AGCS constitue une option effective pour la libéralisation du transport aérien ;

e) alors que le multilatéralisme des droits commerciaux dans toute la mesure possible demeure un objectif de l'OACI, les conditions ne se prêtent pas encore à l'établissement d'un accord multilatéral mondial sur l'échange des droits de trafic. Les États devraient continuer d'avancer vers la libéralisation dans ce domaine en suivant leur propre cheminement et à leur propre rythme, en empruntant les voies bilatérale, régionale et/ou multilatérale selon les circonstances. Les modèles d'accord sur les services aériens (TASA) de l'OACI fournissent des orientations détaillées sur les options et les démarches en matière de libéralisation ;

f) jusqu'ici, l'encombrement des aéroports n'a pas été un obstacle majeur à la conclusion d'accords de services aériens libéralisés par les États. Toutefois, en libéralisant l'accès aux marchés, il convient de porter dûment attention aux contraintes liées à la capacité des aéroports et aux besoins à long terme en matière d'infrastructures. Les problèmes des transporteurs qui ne peuvent exercer leurs droits de trafic à un aéroport saturé peuvent être abordés au besoin dans le contexte de délibérations au sujet des accords pertinents sur les services aériens. À cet égard, une attention bienveillante devrait être accordée à la demande de traitement préférentiel de la part des États dont les aéroports ne sont pas saturés mais dont les transporteurs aériens ne parviennent pas à obtenir de créneaux aux aéroports saturés, dans le respect de la législation nationale et des obligations internationales pertinentes ;

g) tout système d'attribution de créneaux horaires devrait être juste, non discriminatoire et transparent et tenir compte des intérêts de toutes les parties prenantes. Un tel système devrait également être universellement compatible, destiné à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire, simple, pratique et économiquement viable ;

h) l'OACI devrait continuer à suivre de près les faits nouveaux en ce qui concerne la réglementation et l'industrie du transport aérien, élaborer un inventaire de l'expérience pratique des États en matière de libéralisation et diffuser les informations pertinentes auprès des États contractants. Elle devrait également actualiser les éléments d'orientation existants sur la réglementation économique du transport aérien international et en élaborer de nouveaux, selon les besoins, pour faciliter la libéralisation et accroître l'harmonisation, par exemple au moyen du Modèle d'accord sur les services aériens (TASA).

II^e^ PARTIE — LOCATION D'AÉRONEFS

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la location d'aéronefs au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) la location d'aéronefs (avec ou sans équipage) présente des avantages considérables pour les transporteurs aériens, en permettant d'offrir des services élargis et plus flexibles et en donnant la possibilité d'établir de nouveaux transporteurs. Par contre, elle soulève des problèmes sur le plan économique et sur celui de la réglementation de la sécurité, auxquels des solutions doivent être trouvées ;

b) les États devraient, s'il y a lieu, revoir les mesures réglementaires qu'ils ont prises suite à l'exploitation d'aéronefs loués dans les services internationaux à destination et en provenance de leurs territoires et veiller à ce que la responsabilité de la supervision de la sécurité et de la conformité aux normes minimales de sécurité soit clairement établie, que ce soit par l'inclusion de dispositions appropriées dans les accords

de services aériens ou par l'établissement d'accords au titre de l'article 83 *bis* de la Convention. Les *Orientations sur la mise en œuvre de l'article 83* bis *de la Convention relative à l'aviation civile internationale* (Circulaire 295, 2003) de l'OACI seraient utiles à cet égard ;

c) l'OACI devrait mettre à la disposition des États contractants, à titre d'option à utiliser comme ils le souhaitent, le modèle de clause sur la location proposé par le Secrétariat, après amendement et ajout de notes explicatives pour :

1) préciser le sens de l'expression « autorisations requises » ;

2) établir une distinction nette entre les aéronefs loués avec équipage ou sans équipage ;

3) tenir compte des locations ad hoc à court terme avec équipage.

III^e^ PARTIE — FRET AÉRIEN

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur le fret aérien au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) qu'il convient d'envisager une libéralisation accélérée et une réforme de la réglementation du fret aérien, en particulier des activités tout-cargo, en raison de ses caractéristiques distinctes, de la nature du secteur du fret aérien et des bienfaits possibles de cette réforme pour le commerce et le développement économique ;

b) que les États devraient étudier la possibilité de libéraliser les services tout-cargo en utilisant une ou plusieurs des approches suivantes :

1) libéralisation unilatérale de l'accès aux marchés pour les services tout-cargo, sans réciprocité ou négociation bilatérales ;

2) libéralisation des services tout-cargo par le biais d'accords et de négociations bilatéraux pour assurer la réciprocité ;

3) utilisation d'une approche multilatérale/plurilatérale pour la libéralisation des services tout-cargo.

La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause suivant à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

ANNEXE SUR LES SERVICES DE FRET AÉRIEN

Les Parties conviennent de ce qui suit :

1. Pour ses activités de transport international de fret aérien, chaque compagnie aérienne désignée :

a) se voit accorder un traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux installations et services de congé douanier, de services d'assistance en escale, d'entreposage et de facilitation ;

b) sous réserve des lois et réglementations locales, peut utiliser et exploiter directement d'autres modes de transport ;

c) peut utiliser des aéronefs loués, sous réserve que cette utilisation respecte les normes de sécurité et de sûreté équivalentes qui s'appliquent aux autres aéronefs des compagnies désignées ;

d) peut conclure des accords de coopération avec d'autres transporteurs aériens, par exemple pour le partage de codes, la réservation de capacité et les échanges intercompagnies ;

e) peut fixer ses propres tarifs de fret, qui peuvent avoir à être déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties.

2. Outre les droits énoncés au paragraphe 1, pour ses activités de transport tout-cargo par services réguliers ou non réguliers, chaque compagnie aérienne désignée peut assurer de tels services à destination et en provenance du territoire de chaque Partie, sans restriction quant aux fréquences, à la capacité, au routage, au type d'aéronef et à l'origine ou à la destination du fret.

Point 2.3 de l'ordre du jour : Concurrence loyale et mécanismes de protection

I^re^ PARTIE — MESURES DE SAUVEGARDE POUR ASSURER UNE CONCURRENCE LOYALE

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les mesures de sauvegarde visant à assurer une concurrence loyale au titre du point 2.3 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) la libéralisation doit être accompagnée de mesures de sauvegarde appropriées pour assurer une concurrence loyale ainsi que la participation effective et durable de tous les États. Ces mesures devraient être une partie intégrante du processus de libéralisation et un outil évolutif correspondant aux besoins et aux phases de la libéralisation. Elles peuvent recouvrir l'introduction progressive de la libéralisation, les lois générales sur la concurrence et/ou des sauvegardes propres à l'aviation ;

b) les lois générales sur la concurrence peuvent être un instrument utile dans de nombreux cas, mais, étant donné les différences entre les régimes sur la concurrence, les divers degrés de libéralisation chez les États et le cadre réglementaire distinct du transport aérien international, il se peut qu'il faille des mesures de sauvegarde propres à l'aviation pour prévenir et éliminer la concurrence déloyale dans le transport aérien international. Cela peut se faire au moyen d'une liste de pratiques anticoncurrentielles convenue que les États pourraient employer et, au besoin, modifier ou compléter, comme des signes pour déclencher les actions réglementaires nécessaires ;

c) dans les cas où les lois nationales sur la concurrence sont appliquées au transport aérien international, il faudrait veiller à éviter les mesures unilatérales. Lorsqu'ils traitent de questions relatives à la concurrence mettant en cause des transporteurs aériens étrangers, les États devraient prendre dûment en compte les préoccupations des autres États concernés. Dans ce contexte, la coopération entre les États, et particulièrement entre les autorités chargées de la concurrence, ainsi qu'entre ces autorités et les autorités aéronautiques, s'est révélée utile pour faciliter la libéralisation et éviter les conflits ;

d) l'harmonisation des différents régimes sur la concurrence demeure un grand défi. Dans les cas où des différends résultent de l'emploi de mesures propres à l'aviation ou de l'application des lois sur la concurrence, les États devraient s'efforcer de les résoudre au moyen des mécanismes de consultation et de règlement des différends prévus dans les accords pertinents sur les services aériens, et, pour ce qui est des lois sur la concurrence, en se servant des éléments indicatifs de l'OACI à ce sujet qui figurent dans le document *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) ;

e) l'application extraterritoriale des lois nationales sur la concurrence peut compromettre les arrangements de coopération, que beaucoup considèrent comme essentiels à l'efficacité, à la régularité et à la viabilité du transport aérien international et dont certaines formes sont avantageuses pour les usagers comme pour les transporteurs aériens. En conséquence, lorsque des lois antitrust ou sur la concurrence s'appliquent à de tels arrangements, les décisions devraient tenir compte de la nécessité que la coopération entre les transporteurs se poursuive lorsqu'elle est à l'avantage des usagers et des transporteurs aériens, y compris en matière de services intercompagnies ;

f) l'OACI devrait continuer à suivre l'évolution de la situation, et actualiser ses éléments indicatifs sur la concurrence et les mesures de sauvegarde, là où cela est nécessaire et à la lumière de l'évolution de la libéralisation.

La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause ci-après à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

« Sauvegardes contre les pratiques anticoncurrentielles

1. Les Parties conviennent que les pratiques suivantes de la part de compagnies aériennes peuvent être considérées comme des pratiques concurrentielles éventuellement déloyales qui peuvent mériter d'être examinées de plus près :

a) l'imposition de tarifs sur des routes à des niveaux qui sont globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent ;

b) l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessives ;

c) les pratiques en question sont appliquées durablement et non pas temporairement ;

d) les pratiques en question ont une incidence économique négative importante sur une autre compagnie aérienne ou lui causent de graves préjudices ;

e) les pratiques en question traduisent une intention apparente, ou ont comme effet probable de paralyser une autre compagnie aérienne, de l'exclure ou de l'évincer du marché ;

f) un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route considérée.

2. Si les autorités aéronautiques d'une des Parties considèrent qu'une opération ou des opérations envisagées ou menées par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie peuvent constituer un comportement concurrentiel déloyal selon les indicateurs cités au paragraphe 1, elles peuvent demander une consultation en application de l'article __ (Consultations) en vue de résoudre le problème. Une telle demande sera accompagnée d'un avis sur ses raisons, et la consultation commencera dans les 15 jours suivant la demande.

3. Si les Parties ne parviennent pas à résoudre le problème par voie de consultations, chacune peut invoquer le mécanisme prévu à l'article __ (Règlement des différends) pour régler le différend. »

II^e^ PARTIE — VIABILITÉ ET PARTICIPATION

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la viabilité et la participation au titre du point 2.3 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) dans une situation de transition vers une libéralisation ou même dans un marché déjà libéralisé, certains États peuvent souhaiter continuer à fournir certaines formes d'assistance à leurs compagnies aériennes pour assurer la viabilité du secteur du transport aérien et répondre à leur souci légitime d'assurer des services. Cependant, les États devraient tenir compte du fait que la fourniture d'aides/subventions publiques qui donnent aux transporteurs aériens nationaux des avantages dont ne disposent pas les concurrents sur le même marché risque de fausser le commerce des services aériens internationaux et de constituer des pratiques concurrentielles déloyales ;

b) en l'absence de méthode de quantification acceptable et du fait de l'existence de diverses mesures non financières, il est très difficile d'estimer de façon précise l'aide publique dans toute son ampleur et l'incidence des aides publiques spécifiques sur la concurrence. Ceci étant, les États devraient reconnaître que toutes mesures prises contre les compagnies aériennes étrangères qui reçoivent des aides/ subventions publiques pourraient conduire à des mesures de rétorsion par l'État intéressé et compromettre la libéralisation en cours du transport aérien international ;

c) il peut y avoir des cas où l'aide publique peut produire des avantages économiques et/ou sociaux sous forme de restructuration des transporteurs aériens et d'assurance de services. Cependant, même dans ces cas particuliers, les États devraient prendre des mesures transparentes et efficaces, accompagnées de critères et de moyens clairs pour garantir que les aides/subventions n'ont pas d'incidence néfaste sur la concurrence dans le marché ;

d) les États devraient envisager la possibilité d'identifier et de permettre dans leurs relations de transport aérien une assistance aux services essentiels sur des routes spécifiées qui présentent un caractère de service public ;

e) pour assurer la participation effective et continue des pays en développement et pour faciliter le processus de libéralisation, les États devraient tenir compte dans leurs relations de transport aérien des intérêts et des besoins des États dont les transporteurs aériens sont moins compétitifs et, s'il y a lieu, leur accorder des mesures préférentielles et des mesures de participation. Ces mesures pourraient faire l'objet de l'« Annexe sur la transition » de leurs accords de transport aérien.

La Conférence convient que les États devraient prendre en considération les dispositions réglementaires ci-après, sous forme de cadre d'une « annexe sur la transition » assortie de notes explicatives, à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

ANNEXE SUR LA TRANSITION*

Les mesures transitoires ci-après expireront le (date) ou à toute date antérieure convenue par les Parties :

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) peut (peuvent/devra/devront) . . .

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) peut (peuvent/devra/devront) . . . comme suit :

a) du (date) au (date), . . . ;

b) du (date) au (date), . . .

3. Nonobstant les dispositions de l'article __ (ou de l'Annexe __), les dispositions ci-après régiront . . .

***Notes explicatives**

a) la première clause servira lorsqu'un article particulier (ou une annexe) n'entre pas en vigueur immédiatement, mais est mis en œuvre de façon limitée durant la période de transition. La deuxième est semblable à la première, mais prévoit des étapes. La troisième clause servira lorsqu'un article (ou une annexe) n'entre pas en vigueur immédiatement et qu'un régime différent est appliqué durant la période de transition ;

b) ce qui suit est une liste indicative sous la forme de cadre d'une annexe sur une transition, pour que les États s'en servent à leur discrétion dans des accords de transport aérien bilatéraux, régionaux ou plurilatéraux : nombre de compagnies aériennes désignées, critères de propriété et de contrôle, capacité et fréquence, routes et droits de trafic, partage de codes, vols affrétés, services intermodaux, tarifs, attribution de créneaux horaires et questions de droits auxiliaires telles que les services d'assistance en escale. La formulation de l'Annexe constitue un cadre, dans lequel les parties devront insérer un libellé. Le Doc 9587 de l'OACI contient des éléments sur des mesures de participation et des mesures préférentielles possibles.

Point 2.4 de l'ordre du jour : Intérêts des consommateurs

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les intérêts des consommateurs au titre du point 2.4 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) comme point de départ, il est nécessaire que les États examinent attentivement quels sont les éléments des intérêts des consommateurs en matière de qualité du service qui sont traités de façon adéquate par les pratiques commerciales actuelles des compagnies aériennes (et des prestataires de services le cas échéant), et quels sont ceux qu'il faudra traiter par la méthode réglementaire ou par celle de l'engagement volontaire[2] ;

b) lorsque l'intervention gouvernementale est jugée nécessaire pour améliorer la qualité du service, il faut que les États trouvent un juste équilibre entre engagements volontaires et mesures réglementaires. Les États devraient s'en remettre de manière générale et initialement à des engagements volontaires pris par les compagnies aériennes (et les fournisseurs de services), et envisager des mesures réglementaires lorsque les engagements volontaires ne sont pas suffisants ;

c) lorsqu'ils mettent en œuvre de nouvelles mesures réglementaires, les États devraient réduire au minimum les différences de contenu et d'application des règlements qui ne sont pas indispensables. Les efforts pour réduire les différences éviteraient toute incertitude juridique potentielle qui pourrait découler de l'application extraterritoriale de lois nationales, sans diminuer le champ de la concurrence ni entraver les normes et procédures opératoires pour les activités intercompagnies ;

d) l'OACI devrait continuer à suivre l'évolution de la situation en matière d'engagements volontaires et de réglementation gouvernementale concernant les intérêts des consommateurs, en vue de fournir des

2. Note du Secrétariat.— La liste indicative ci-après de même que les conditions de transport et les conditions du contrat des compagnies aériennes pourraient servir de listes de pointage d'un grand nombre des questions d'intérêts des consommateurs que les États peuvent surveiller : 1) disponibilité des bas tarifs, y compris les tarifs sur site Web; 2) règles de réservation, de billetterie et de remboursement; 3) publicité; 4) conditions commerciales et opérationnelles des compagnies; 5) procédures d'enregistrement; 6) traitement des retards et des annulations de vol ainsi que des refus d'embarquement, et indemnisations; 7) traitement des bagages et responsabilité; 8) communication des performances en exploitation telles que la ponctualité et les plaintes; 9) assistance aux passagers handicapés ou à besoins spéciaux (c.-à-d. personnes à mobilité réduite). Le Doc 9626 révisé de l'OACI traitera de ces questions.

renseignements utiles aux États pour contribuer au processus d'harmonisation. Cette veille devrait permettre à l'OACI de décider en temps utile si une certaine forme d'action à l'échelon multilatéral, telle que l'élaboration éventuelle d'un code de conduite mondial, est faisable ou nécessaire pour assurer l'harmonisation des mesures réglementaires.

Point 2.5 de l'ordre du jour : Distribution des produits

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la distribution des produits au titre du point 2.5 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) les principes du Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR) devraient être considérés comme un cadre de référence pour la réglementation des SIR dans les États contractants, ainsi que dans tout code de conduite de caractère régional. Les États devraient veiller à ce que les amendements de ces règlements ou codes de conduite ne soient pas contraires aux principes de transparence, d'accessibilité et de non-discrimination ;

b) s'il y a plusieurs cas où le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des SIR n'a pas de dispositions applicables par suite des changements survenus dans ce secteur d'activité ou dans la réglementation, le champ d'application de ce code permet déjà de l'appliquer à l'Internet, et les États peuvent partir de là comme ils le désirent en fonction de leur situation propre ;

c) les États devraient étudier la nécessité de faire en sorte que les systèmes fondés sur l'Internet fournissent aux consommateurs une information complète et non trompeuse et assurent aux compagnies aériennes des possibilités d'utilisation comparables à celles qu'elles ont avec les SIR mondiaux classiques, selon les besoins ;

d) même si l'on ne voit pas encore bien s'il faut adopter de nouvelles réglementations régissant la distribution des produits des compagnies aériennes par l'Internet, certains États ont étudié activement la question dans le cadre des règles ou règlements existant sur les SIR ainsi que de la législation sur la concurrence et sur la protection des consommateurs. L'OACI devrait continuer à suivre de près l'évolution de la situation et à diffuser des renseignements à ce sujet, et maintenir à l'étude l'utilité de son Code sur les SIR.

Point 2.6 de l'ordre du jour : Règlement des différends

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et des délibérations sur le règlement des différends au titre du point 2.6 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) dans un environnement libéralisé, de nouveaux types de différends peuvent survenir par suite de la concurrence accrue et des nouvelles forces du marché et, en conséquence, il est nécessaire que les États règlent ces différends de façon plus efficace et plus rapide ;

b) les États et le secteur du transport aérien ont besoin d'un mécanisme sur les différends qui :

1) crée un climat de confiance et favorise une libéralisation comportant des sauvegardes et la participation des États en développement ;

2) soit adapté aux particularités du fonctionnement et de l'activité concurrentielle du transport aérien international ;

3) fasse en sorte que les intérêts des tierces parties directement concernées par un différend puissent être pris en compte ;

4) soit transparent pour les parties intéressées directement concernées par le différend et leur permette d'accéder à temps et utilement à l'information pertinente.

La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause ci-après à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

« Article X : Règlement des différends

…

x. Tout différend qui ne peut être réglé par des consultations pourra, à la demande de l'une ou l'autre [toute] Partie à l'accord, être soumis à un médiateur ou à un groupe d'experts pour le règlement des différends. Il pourra être fait appel 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.

x. 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, la prise de mesures provisoires ainsi que la possibilité de participation de toute tierce partie qui pourrait être directement touchée par le différend, en ayant à l'esprit l'objectif et la nécessité d'un processus simple, adapté et rapide.

x. 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 la sélection d'experts, la sélection pourra être confiée 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.

x. 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.

x. Les Parties coopéreront de bonne foi pour faire avancer la médiation et seront liées par la décision ou la détermination établie par le médiateur ou le groupe d'experts, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Si les Parties conviennent d'avance de demander seulement une détermination des faits, elles se fonderont sur ces faits pour régler le différend.

x. 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.

x. Ce mécanisme s'entend sans préjudice de la poursuite de l'utilisation du processus de consultation, du recours ultérieur à l'arbitrage ou de la résiliation en vertu de l'article __. »

Point 2.7 de l'ordre du jour : Transparence

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la transparence au titre du point 2.7 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) la transparence devrait être considérée comme un objectif à poursuivre dans le cadre réglementaire et comme un élément essentiel du processus de libéralisation. Une amélioration de la transparence est profitable pour les États et les parties intéressées au sein du système de réglementation ;

b) eu égard à la libéralisation en cours dans le transport aérien international et à la nécessité de permettre à l'OACI de remplir son rôle de chef de file dans l'élaboration des orientations de politique, plusieurs démarches faisant intervenir les États peuvent contribuer à rendre le régime de réglementation plus transparent, notamment les suivantes :

1) les États devraient enregistrer auprès de l'OACI tout accord relatif aux services aériens, conformément à l'obligation que leur en fait l'article 83 de la Convention de Chicago ;

2) les États devraient, de façon prioritaire, revoir leurs procédures internes et, dans le cadre de l'obligation qui leur incombe aux termes de l'article 83, mettre au point des moyens pratiques d'améliorer leur processus d'enregistrement. S'ils ne l'ont déjà fait, ils pourraient envisager de confier à un fonctionnaire ou à un service la responsabilité de l'enregistrement des accords auprès de l'OACI ;

3) les États devraient envisager de faire un meilleur usage des moyens électroniques de diffusion de l'information, tels que les sites Web gouvernementaux, pour les renseignements sur l'état de la libéralisation de leur transport aérien qui sont publics, ainsi que pour afficher les renseignements ou les textes de leurs arrangements pertinents sur les services aériens ;

c) l'OACI devrait continuer d'encourager les États à se conformer à leur obligation d'enregistrer tous les accords et arrangements, à assurer l'efficacité du système d'enregistrement ainsi qu'à rendre la base de données sur les accords enregistrés plus accessible et utile pour les États et le public ;

d) la transparence devrait aussi être recherchée dans le cadre de la réglementation nationale et régionale et les États devraient être invités à adopter et à appliquer les principes de transparence tels que ceux qui sont énoncés dans les normes de transparence de l'APEC[3], à l'égard des mesures réglementaires nationales et régionales concernant l'aviation civile internationale.

La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause ci-après à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens.

*« **Article X : Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale***

Le présent Accord, et tout amendement qui pourra y être apporté, sera enregistré dès son entrée en vigueur auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par [nom de la Partie chargée de l'enregistrement]. »

3. Note du Secrétariat.— Le texte des normes de transparence de l'APEC se trouve sur le site Web de l'APEC à : http://www.apecsec.org.sg/virtualib/econlead/10th_Leaders_Dec_ImplTranspStand.html.

Point 3.1 de l'ordre du jour : Modèle complet d'accord sur les services aériens

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur l'étude du modèle d'accord sur les services aériens au titre du point 3.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) tout en renforçant le rôle qu'a l'OACI d'élaborer à l'intention des États des éléments de politique sur la réglementation économique du transport aérien international, la réalisation des modèles d'accord sur les services aériens (TASA) vise à faciliter le processus de libéralisation ;

b) les TASA sont des documents de base pratiques pour la libéralisation, dont les États pourront se servir comme ils l'entendent dans leurs relations en matière de services aériens ainsi que dans l'élaboration de leurs approches et de leurs options, et constituent ainsi un bon outil dans le processus de libéralisation. Les TASA sont des documents « évolutifs » qu'il faut continuer à développer, particulièrement par des éléments supplémentaires sur leur application, afin de procurer aux États des éléments complets pour faciliter la libéralisation et améliorer l'harmonisation des accords sur les services aériens sur les plans de la formulation et de l'approche ;

c) il faudrait encourager les États à se servir des TASA dans leurs relations bilatérales, régionales ou plurilatérales et à fournir à l'OACI des retours d'expérience sur cette utilisation ;

d) l'OACI devrait continuer à suivre de près l'expérience d'ordre réglementaire des États et des régions concernant la libéralisation et l'utilisation des TASA. Elle devrait diffuser auprès des États les renseignements utiles sur cette expérience et apporter une aide pour l'utilisation et l'application des TASA.

Point 4.1 de l'ordre du jour : Mécanismes pour faciliter une plus grande libéralisation

CONCLUSIONS

Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les mécanismes pour faciliter une plus grande libéralisation au titre du point 4.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

a) au fil des ans, les travaux de l'OACI sur la réglementation économique se sont intensifiés, les États se tournant vers l'Organisation pour des orientations de politique et de l'assistance, en particulier en réponse à la mondialisation et à la libéralisation d'un marché du transport aérien en rapide évolution ;

b) il est nécessaire que le rôle de l'OACI en matière de réglementation économique soit recentré afin de donner une impulsion mondiale à la réforme d'ordre réglementaire et à la libéralisation. Les orientations de politique de l'OACI, sur lesquelles s'appuient les États, devraient être axées en particulier sur la libéralisation, et l'Organisation devrait faciliter et promouvoir le processus de libéralisation à travers ses travaux et dans son assistance aux États ;

c) dans une perspective de long terme, l'OACI devrait explorer la faisabilité et les avantages qu'il pourrait y avoir à ce qu'elle serve de centre mondial de rencontres et d'échanges, où elle fournirait les installations et services et l'expertise qui pourraient être nécessaires pour permettre aux États de discuter et d'échanger des droits d'accès aux marchés, aux niveaux bilatéral et/ou plurilatéral ;

d) dans ses relations avec toutes les organisations qui s'intéressent aux questions de réglementation mondiale ou qui interviennent dans ce domaine, l'OACI devrait coopérer pour faire en sorte que son mandat et son rôle ainsi que les intérêts plus larges de la communauté aéronautique soient pris en compte

par ces organismes. De plus, l'Organisation et ses États contractants devraient assurer une coordination avec ces organisations pour harmoniser les efforts au niveau mondial et éviter qu'ils ne fassent double emploi. Comme objectif supérieur dans ses relations avec les autres organisations intervenant dans la réglementation économique du transport aérien international, l'OACI devrait veiller à ce que la sécurité et la sûreté ne soient pas compromises.

RECOMMANDATION

RECOMMANDATION 2 — RÔLE FUTUR DE L'OACI ET RELATIONS AVEC L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

a) que le rôle futur de l'OACI en matière de réglementation économique soit axé sur l'élaboration d'orientations de politique pour une libéralisation économique qui permette aux États de choisir leur propre voie et leur propre rythme et garantisse la sécurité et la sûreté du transport aérien international. Ce rôle devrait aussi comprendre la facilitation, la promotion et la fourniture d'assistance aux États pour qu'ils tirent de la libéralisation l'avantage le plus large ;

b) que, dans ses relations avec l'OMC, l'OACI continue d'appeler l'attention sur sa politique en matière de commerce des services, telle qu'elle figure actuellement dans la Recommandation A33-19, en insistant sur les liens et les relations réciproques entre la sécurité, la sûreté et la réglementation économique et sur l'accent que l'Organisation met sur la facilitation, la promotion et l'assistance aux États dans le processus de libéralisation.

Appendice 5

Modèles d'accords OACI sur les services aériens

Le présent appendice contient le texte des versions bilatérale et régionale/plurilatérale du modèle OACI d'accord sur les services aériens (TASA). Les TASA sont des accords complets sur les services aériens qui contiennent des projets de dispositions, incluant des textes facultatifs, pour couvrir les différents aspects d'un accord sur les services aériens selon les approches traditionnelle, transitoire ou plus libérale. Le texte des dispositions s'appuie sur les clauses types et les formules que l'OACI a élaborées au fil des ans pour divers articles d'accords sur les services aériens, dans des domaines comme la capacité, les tarifs, les lois sur la concurrence, la conduite des affaires, la sécurité et la sûreté de l'aviation. Le libellé des dispositions des TASA provient aussi d'autres sources comme les pratiques et les usages suivis par les États dans leurs accords. Le texte de la plupart des dispositions reflète donc l'essentiel des usages les plus répandus et les plus récents des États dans ce domaine.

Les TASA sont présentés en deux colonnes. La colonne de gauche contient le texte d'un article ou d'une annexe de l'accord, y compris, s'il y a lieu, les diverses options et approches possibles (traditionnelle, transitionnelle et libéralisation totale). Les différentes possibilités (par exemple, une rédaction différente ou une autre disposition à l'intérieur d'un article) pour chacune des approches, en particulier pour l'approche transitoire, ne sont pas présentées dans un quelconque ordre de progression ou de priorité. La colonne de droite contient des notes explicatives qui sont propres soit à la disposition soit à l'article en général, et qui donnent des détails sur le choix d'une approche particulière. La plupart des dispositions de l'accord bilatéral ont été modifiées pour les adapter à des applications régionales ou plurilatérales. Ces versions comportent toutefois un certain nombre d'articles qui traitent de questions propres à un contexte régional ou plurilatéral, comme dans le cas de l'article 36 (Exceptions).

La cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5, 2003) a fortement appuyé le concept et le contenu des TASA, ainsi que leur utilisation facultative par les États dans leurs relations en matière de services aériens. Les TASA sont des documents « évolutifs » que l'OACI doit continuer de développer. La possibilité de choisir entre diverses approches pour mettre en œuvre les dispositions d'un TASA permettra aux États de donner forme à des accords qui répondent au mieux au rythme et à la voie qu'ils auront choisis pour modifier leur accès au marché et mettre en pratique d'autres aspects de la libéralisation. Il leur sera possible aussi d'identifier d'autres domaines et d'éventuelles formules de libéralisation en comparant leurs accords existants avec les TASA. Le modèle continuera d'être étoffé, en particulier par l'ajout d'éléments relatifs à son application, afin de donner aux États une orientation complète pour faciliter la libéralisation et contribuer à une meilleure harmonisation des accords de services aériens du point de vue de la rédaction et de l'approche.

Étant des éléments indicatifs de l'OACI, les TASA sont aussi disponibles sur CD-ROM, comportant un moteur de recherche de base pour faciliter l'utilisation, ainsi qu'une description en anglais des approches traditionnelle, transitoire et de libéralisation totale d'un TASA bilatéral (format MS Word). Les utilisateurs pourront télécharger le contenu du CD-ROM et adapter le libellé et les options du TASA à leurs besoins et à leurs situations particulières, surtout pour se préparer pour des négociations d'accords de services aériens ou pour établir leurs propres démarches de libéralisation. Le CD-ROM peut être commandé (n° de commande CD-104) auprès du Groupe des services à la clientèle de l'OACI (téléphone : +1 514-954-8022 ; télécopie : +1 514-954-6769 ; courrier électronique : sales@icao.int).

Dans le présent appendice sur les modèles d'accord sur les services aériens :

1) un astérisque devant une disposition d'un article indique que cette disposition est commune aux trois approches traditionnelle, transitoire et de libéralisation totale. Il n'y a pas d'astérisque si l'ensemble d'un article s'applique aux trois approches. Toutefois, dans certains articles, comme l'article « Désignation et autorisation », on a reproduit intégralement la disposition 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 totale), 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, sans aucun ordre de priorité particulier.

MODÈLE D'ACCORD BILATÉRAL SUR LES SERVICES AÉRIENS

Table des matières

		Page
Préambule		A5-4
Article 1er	Définitions	A5-5
Article 2	Droits accordés	A5-6
Article 3	Désignation et autorisation	A5-7
Article 4	Refus, révocation et limitation de l'autorisation	A5-10
Article 5	Application des lois	A5-12
Article 6	Transit direct	A5-13
Article 7	Reconnaissance des certificats	A5-13
Article 8	Sécurité	A5-14
Article 9	Sûreté de l'aviation	A5-15
Article 10	Sûreté des documents de voyage	A5-17
Article 11	Passagers non admissibles ou sans documents et déportés	A5-17
Article 12	Redevances d'usage	A5-18
Article 13	Droits de douane	A5-19
Article 14	Imposition	A5-20
Article 15	Concurrence loyale	A5-21
Article 16	Capacité	A5-22
Article 17	Établissement des prix (tarifs)	A5-26
Article 18	Sauvegardes	A5-32
Article 19	Législation sur la concurrence	A5-33
Article 20	Conversion des devises et transfert des recettes	A5-34
Article 21	Vente et commercialisation des produits des services aériens	A5-34
Article 22	Personnel étranger et accès aux services locaux	A5-35
Article 23	Changement de gabarit	A5-36
Article 24	Services d'escale	A5-38
Article 25	Arrangements de partage de codes/de coopération	A5-40
Article 26	Location d'aéronefs	A5-43
Article 27	Services intermodaux	A5-46
Article 28	Systèmes informatisés de réservation (SIR)	A5-47
Article 29	Interdiction de fumer	A5-48
Article 30	Protection de l'environnement	A5-49
Article 31	Statistiques	A5-49
Article 32	Approbation des programmes de vols	A5-50
Article 33	Consultations	A5-50
Article 34	Règlement des différends	A5-51
Article 35	Amendements	A5-56
Article 36	Accords multilatéraux	A5-56
Article 37	Dénonciation	A5-57
Article 38	Enregistrement auprès de l'OACI	A5-57
Article 39	Entrée en vigueur	A5-58
Annexe I	Tableau de routes	A5-58
Annexe II	Vols non réguliers/vols affrétés	A5-61
Annexe III	Services de fret aérien	A5-64
Annexe IV	Mesures transitoires	A5-65
Annexe V	Routes de services essentiels et de développement du tourisme	A5-66

Préambule	Notes explicatives
[Option 1/2]	
Le Gouvernement ... et le Gouvernement ..., ci-après dénommés les « Parties »,	*La partie initiale de l'accord précise la raison pour laquelle l'accord a été conclu et indique que les gouvernements sont convenus de ce qui suit.*
Étant parties à la *Convention relative à l'aviation civile internationale,* ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,	
Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,	
Désireux de conclure un accord dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,	
Sont convenus de ce qui suit :	
[Option 2/2]	
Le Gouvernement ... et le Gouvernement ... (ci-après dénommés les « Parties »),	*Cette approche est courante dans les accords plus libéraux et le texte entre crochets est courant dans les accords de « ciel ouvert ».*
Étant parties à la *Convention relative à l'aviation civile internationale,* ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,	
Désireux de promouvoir un dispositif aéronautique international fondé sur la concurrence entre les compagnies aériennes avec un minimum d'interventions et de réglementations gouvernementales,	
Désireux de faciliter le développement des possibilités de services aériens internationaux,	
Reconnaissant que des services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorisent le commerce, la satisfaction des besoins des consommateurs et la croissance économique,	
Désireux de permettre aux compagnies aériennes de proposer aux voyageurs et aux expéditeurs une variété d'options de service [aux prix les plus bas qui ne soient pas discriminatoires et ne constituent pas un abus de position dominante], et souhaitant inciter chaque compagnie à établir et à appliquer une tarification novatrice et compétitive,	
Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté des services aériens internationaux et réaffirmant leur grave préoccupation face aux actes ou aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, sont préjudiciables à l'exécution des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile,	
Sont convenus de ce qui suit :	

Article premier **Définitions**	**Notes explicatives**
Dans le présent Accord, sauf indication contraire, le terme :	*Les parties à un accord sur les services aériens peuvent définir autant de termes qu'elles le souhaitent, par souci de clarté ou pour éviter les ambiguïtés, mais les termes définis ici sont ceux que l'on peut fréquemment trouver dans les articles « Définitions ».*
a) « Accord » signifie le présent Accord, son (ses) Annexe(s) et leurs amendements éventuels ;	
b) « autorités aéronautiques » signifie, dans le cas d __, l __ ; dans le cas d __, l __ ; ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ;	*Les insertions à faire dépendront des structures administratives et des mécanismes en place chez chaque partie.*
c) la « capacité » est la quantité de services assurés en vertu de l'Accord, généralement mesurée en nombre de vols (fréquence), de sièges ou de tonnes de fret offerts sur un marché (paire de villes, ou de pays à pays) ou sur une route pendant une période donnée (jour, semaine, saison ou année) ;	
d) « compagnie aérienne désignée » signifie une compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'article __ de l'Accord ;	
e) « Convention » signifie la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son article 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont pris effet pour les deux Parties ;	
f) « OACI » signifie l'Organisation de l'aviation civile internationale ;	
g) une « Partie » est un État qui est formellement convenu d'être lié par le présent Accord ;	
h) [« prix »] ou [« tarif »] signifie la contrepartie du transport aérien (et de tout autre mode de transport relié à ce dernier) de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) demandée par les compagnies aériennes ou par leurs agents, ainsi que les conditions imposées pour se prévaloir de cette contrepartie ;	*On emploie le terme « prix », plus large et plus moderne, plutôt que « tarif », mais la définition de ces deux termes est essentiellement la même.*
i) « redevances d'usage » signifie les redevances imposées aux compagnies aériennes par les autorités compétentes, ou que celles-ci permettent de leur imposer, pour la fourniture de biens ou d'installations aéroportuaires ou d'installations et services de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes, pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises ;	
j) « territoire » d'un État [signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes ainsi que l'espace aérien situé au-dessus qui se trouvent sous la souveraineté de cet État] a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;	*Il y a deux façons de définir le « territoire », l'une renvoyant à la définition qu'en donne l'article 2 de la Convention, l'autre explicitant le sens usuel qui lui est attribué en droit international et dans la pratique internationale. Les deux possibilités sont présentées ici.*

Article premier Définitions	**Notes explicatives**
k) « transport aérien » signifie le transport public, par aéronef, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ; l) le « transport aérien intérieur » est le transport aérien dans lequel les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier qui sont embarqués sur le territoire d'un État ont pour destination un autre point du territoire de ce même État ; m) « transport aérien intermodal » signifie le transport public, par aéronef et par un ou plusieurs modes de transport de surface, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ; n) le « transport aérien international » est le transport aérien dans lequel les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier qui sont embarqués sur le territoire d'un État ont pour destination un autre État ; o) « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention ; « compagnie (aérienne) » a le sens que l'article 96 de la Convention donne à « entreprise de transport aérien ».	

Article 2 Droits accordés	**Notes explicatives**
1.* Chaque Partie accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans le Tableau de routes.	*La disposition sur les droits accordés énonce les droits de trafic et les autres droits que les parties s'accordent mutuellement, et il est généralement nécessaire de la lire conjointement avec un tableau ou une annexe qui définit les routes, les droits et les conditions éventuellement applicables.*
2.* Sous réserve des dispositions de l'Accord, la ou les compagnies aériennes désignées par chacune des Parties jouissent des droits suivants : a)* droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie ; b)* droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;	*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 bilatéraux et régionaux/plurilatéraux, parce que certains États peuvent ne pas être parties à l'ATSAI ou pourraient cesser de l'être.*
Approche traditionnelle c) droit de faire des escales aux points spécifiés dans le Tableau de routes afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier [séparément ou en combinaison] en trafic international ;	*Échange des autres droits de trafic sur la base du tableau de routes. Dans l'article sur les droits accordés, il n'est pas nécessaire de distinguer les troisième, quatrième et cinquième libertés puisque le tableau de routes fixera les routes et les points pour lesquels telle ou telle liberté s'applique. L'expression « séparément ou en combinaison » est placée entre crochets car elle est facultative. Son insertion permettrait l'exploitation de services tout-cargo, mais ceux-ci pourraient aussi être traités séparément et faire l'objet de négociations distinctes entre les parties, y compris sur les routes spécifiées.*

Article 2 **Droits accordés**	**Notes explicatives**
Approche transitoire et libéralisation totale	
c) droits précisés par ailleurs dans le présent Accord.	*Dans les accords libéraux, en particulier les accords de « ciel ouvert », les droits de trafic sont échangés au moyen de cette formule. Par sa présentation et son libellé, le tableau de routes établira les diverses libertés de l'air ainsi que les routes, qui peuvent spécifier des points à échanger.*
3.* Les compagnies aériennes de chaque Partie, autres que celles qui sont désignées en vertu de l'article __ (Désignation), jouiront aussi des droits énoncés aux alinéas a) et b) du paragraphe 2.	*L'expression « compagnies aériennes de chaque Partie » recouvre à la fois les compagnies désignées et celles qui ne le sont pas.*
Approches traditionnelle et transitoire	
4. Aucune disposition du paragraphe 2 ne sera censée conférer aux compagnies aériennes désignées d'une Partie le privilège d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie des passagers, des marchandises et du courrier à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie.	*Disposition standard qui exclut les activités de cabotage des droits accordés. En régime de libéralisation totale, lorsque des droits de cabotage ont été échangés, cela est généralement traité dans le cadre du tableau de routes.*

Article 3 **Désignation et autorisation**	**Notes explicatives**
	On peut simplifier le libellé de 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.
Approche traditionnelle	
1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une compagnie aérienne pour exploiter les services convenus [en vertu du présent Accord] ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.	*L'approche traditionnelle prévoit une compagnie aérienne ou une désignation unique.*
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 :	
a) la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie aérienne soient détenus par la Partie désignant la compagnie aérienne, par des ressortissants de cette Partie ou les deux ;	*La formule traditionnelle « propriété substantielle et contrôle effectif » est encore employée dans la majorité des accords bilatéraux. Elle n'est pas définie et la partie qui accorde l'autorisation est le seul juge pour déterminer si les critères de propriété et de contrôle ont été respectés. En général, on considère cependant que la « propriété substantielle » correspond à une propriété de plus de 50 % du capital. D'un autre*

Article 3 **Désignation et autorisation**	**Notes explicatives**
	côté, dans leur législation ou leurs usages intérieurs, les États ont des vues diverses quant à ce qui constitue un « contrôle effectif ». Avec la disposition traditionnelle, il y a eu des cas où la partie qui accorde l'autorisation a renoncé à son droit d'exiger que les critères de propriété et de contrôle soient respectés. *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 ».*
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.	
Approche transitoire	
1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus [en vertu du présent Accord] ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.	*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.*
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 :	
[Paragraphe 2, alinéas a) à c)*, option 1/2]	
a) la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie soient et restent détenus par des ressortissants de l'un quelconque ou de plusieurs États d'un groupe, ou par l'une quelconque ou plusieurs des Parties elles-mêmes ;	*Cette approche reprend la recommandation de la Conférence mondiale de transport aérien de 1994 (ATConf/4) où il est fait mention d'une compagnie qui est et demeure détenue substantiellement et contrôlée effectivement par les ressortissants d'un ou plusieurs États qui ne sont pas nécessairement parties à l'accord en cause, mais qui appartiennent à un groupe prédéfini ayant une « communauté d'intérêts ». Une seconde formulation d'ATConf/4 concerne une compagnie qui est détenue substantiellement et contrôlée effectivement par des ressortissants d'un ou de plusieurs États qui sont parties à un accord, ou par l'une ou plusieurs des parties elles-mêmes. Dans l'Union européenne, la définition d'un transporteur aérien communautaire donne un exemple de ce type de propriété et de contrôle au sein d'un groupe (les critères de l'Union comprennent aussi le fait que le principal établissement et l'administration centrale doivent être dans un État membre).*

Article 3 **Désignation et autorisation**	**Notes explicatives**
b)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article __ (Sécurité) et de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ;	*Dans les accords libéraux qui prévoient la propriété par des ressortissants d'un groupe d'États, par exemple les États membres de l'Union européenne, le texte serait modifié pour prendre en compte tous changements de la législation de la Communauté européenne.*
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 a reçu la désignation.	
[Paragraphe 2, alinéas a) à d)*, option 2/2]	
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 ; b) la Partie qui a désigné la compagnie ait et maintienne sur elle un contrôle réglementaire effectif (voir la note 2 ci-après) ; *Notes.—* 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.	*Cette approche, que recommande l'OACI, permettrait à un État de désigner des transporteurs aériens qu'il juge remplir les conditions requises (dont ceux à propriété nationale majoritaire) pour qu'ils utilisent ses droits d'accès aux marchés dans le cadre d'un accord bilatéral. En même temps, elle renforcerait l'obligation pour la partie désignatrice de maintenir un contrôle réglementaire effectif (notamment la supervision de la sécurité et de la sûreté) de la compagnie qu'elle désigne. 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.*
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.	
Libéralisation totale	
1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie 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.	*L'approche de la libéralisation totale prévoit un nombre indéfini de compagnies et ne fixe donc pas de limite quantitative quant au nombre de compagnies qui peuvent être désignées.*
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 :	
a) la compagnie soit sous le contrôle réglementaire effectif de l'État qui la désigne ;	*La libéralisation totale 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*

Article 3 **Désignation et autorisation**	**Notes explicatives**
	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.
b)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article __ (Sécurité) et de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ;	
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 a reçu la désignation.	
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.	

Article 4 **Refus, révocation et limitation de l'autorisation**	**Notes explicatives**
1.* Les autorités aéronautiques de chaque Partie ont le droit de refuser les autorisations prévues à l'article __ (Autorisation) à l'égard d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie, et de révoquer et suspendre ces autorisations ou d'imposer des conditions, de façon temporaire ou permanente :	*Les raisons pour lesquelles un État qui reçoit une demande d'autorisation la refuse initialement ou révoque, suspend une autorisation qu'il a accordée ou met ultérieurement des conditions sont les mêmes. En conséquence, si les critères de désignation prévoient « une propriété substantielle et un contrôle effectif » 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.*
Approche traditionnelle	
a) si elles n'ont pas la preuve que la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie sont détenus par la Partie qui l'a désignée, par ses ressortissants ou les deux ;	
b)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ;	*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.*
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.	
Approche transitoire	
[Alinéas a) à c)*, option 1/2]	
a) si elles n'ont pas la preuve que la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie sont et restent détenus par des ressortissants de l'un quelconque ou de plusieurs États d'un groupe, ou par l'une quelconque ou plusieurs des Parties elles-mêmes ;	*Dans les accords libéraux qui prévoient la propriété par des ressortissants d'un groupe d'États, par exemple les États membres de l'Union européenne, le texte serait modifié pour prendre en compte tous changements de la législation de la Communauté européenne.*

Article 4 **Refus, révocation et limitation de l'autorisation**	**Notes explicatives**
b)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ; 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. **Approche transitoire** **[Alinéas a) à d)*, option 2/2]** 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 ; 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) ; *Notes.—* 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. 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. c)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ; 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. **Libéralisation totale** a) si elles n'ont pas la preuve que la compagnie est sous le contrôle réglementaire effectif de l'État qui la désigne ;	

Article 4 **Refus, révocation et limitation de l'autorisation**	**Notes explicatives**
b)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ; 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.	
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), les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après des consultations entre les autorités aéronautiques conformément à l'article __ (Consultations).	*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.*

Article 5 **Application des lois**	**Notes explicatives**
	Cet article se trouve dans la plupart des accords bilatéraux et reprend le fond de l'article 11 de la Convention. Il y a un engagement général des parties à employer les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI concernant la facilitation. L'article « Passagers non admissibles ou sans documents et déportés » *contient un engagement plus spécifique au sujet des règles prévues dans l'Annexe 9.*
[Paragraphe 1, option 1/2] 1. Les lois et la réglementation d'une Partie régissant l'entrée sur son territoire ou le départ de son territoire des aéronefs exploités dans les services aériens internationaux, ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs alors qu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs de la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie.	*Dans la première option, le paragraphe 1 prévoit que les lois d'une partie concernant l'exploitation des aéronefs et l'admission des passagers, des équipages, des marchandises et du courrier seront appliquées aux compagnies aériennes de l'autre partie.*
[Paragraphe 1, option 2/2] 1. Les compagnies aériennes d'une Partie se conforment aux lois de l'autre Partie relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs lorsqu'elles entrent sur le territoire de cette autre Partie, s'y trouvent ou le quittent.	*Dans la seconde option, le paragraphe 1 précise que c'est aux compagnies aériennes qu'il appartient de se conformer aux lois d'une partie relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs et à l'admission, au transit et au départ des passagers, des équipages, des marchandises et du courrier.*
[Paragraphe 2, option 1/2] 2. Les lois et la réglementation d'une Partie relatives à l'entrée et au séjour sur son territoire ainsi qu'au départ de son territoire de passagers, de membres d'équipage et de marchandises, y compris le courrier, telles que celles qui régissent l'immigration, la douane, les devises ainsi que la santé publique et la quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux membres d'équipage, aux marchandises et au courrier acheminés par les aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie lorsqu'ils se trouvent sur ledit territoire.	*Le paragraphe 2 se concentre sur l'application, autrement dit l'observation, des lois et de la réglementation de l'autre partie relatives à la douane, à l'immigration, aux devises, à la santé publique et à la quarantaine.*

Article 5 **Application des lois**	**Notes explicatives**
[Paragraphe 2, option 2/2] 2. Les passagers, équipages et marchandises des compagnies aériennes d'une Partie se conforment, ou l'on se conforme en leur nom, aux lois et à la réglementation de l'autre Partie relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des passagers, équipages et marchandises par aéronef (y compris la réglementation sur l'entrée, le congé, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, ou, dans le cas du courrier, la réglementation postale) lorsqu'ils entrent ou se trouvent sur le territoire de cette autre Partie ou qu'ils le quittent.	*Le paragraphe 2 se concentre sur l'application, autrement dit l'observation, des lois et de la réglementation de l'autre partie relatives à la douane, à l'immigration, aux devises, à la santé publique et à la quarantaine.*
3.* Aucune des deux Parties n'accordera à sa propre compagnie aérienne ni à aucune autre une préférence par rapport à une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie et exerçant des activités semblables de transport aérien international, dans l'application de sa réglementation relative à l'immigration, à la douane, à la quarantaine et aux autres domaines.	*Le paragraphe 3, relatif à la non-discrimination, est commun aux deux options.*

Article 6 **Transit direct**	**Notes explicatives**
	Dans certains accords, cette disposition peut être énoncée séparément ou figurer dans l'article sur l'application des lois.
[Option 1/2] Les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.	*La première option est une mesure de facilitation standard pour simplifier le transit, que l'on retrouve dans la plupart des accords sur les services aériens.*
[Option 2/2] Les passagers, les bagages et les marchandises qui sont en transit direct sur le territoire d'une Partie et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne feront l'objet d'aucun examen, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation, de contrôle des stupéfiants, et de prévention des entrées illégales ou dans des circonstances spéciales.	*La seconde option, que l'on trouve dans des accords de « ciel ouvert », vise la sûreté du trafic en transit plutôt que les contrôles ou le traitement douanier et fiscal.*

Article 7 **Reconnaissance des certificats**	**Notes explicatives**
1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une Partie et toujours en vigueur sont reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus si les conditions qui ont régi leur délivrance ou leur validation sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.	*La disposition sur la reconnaissance des certificats se trouve dans la plupart des accords sur les services aériens même si, au fond, elle reproduit simplement aux paragraphes 1 et 3 deux dispositions de la Convention, à savoir les articles 33 et 32 b) respectivement, avec quelques différences mineures de formulation.* *Au paragraphe 1, les parties s'échangent la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets de compétence et licences délivrés par l'autre partie qui sont en cours de validité.*

Article 7 **Reconnaissance des certificats**	**Notes explicatives**
2. Si les privilèges ou conditions des licences, certificats ou brevets visés au paragraphe 1 que les autorités aéronautiques d'une Partie ont délivrés à une personne ou à une compagnie aérienne désignée ou pour un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus permettent une différence par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention, différence qui a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique en question.	*Il pourrait être utile aux États de disposer d'une procédure pour traiter des différences notifiées par rapport aux normes établies conformément à la Convention.*
3. Chaque Partie se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire et pour l'atterrissage sur son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.	*Par cette disposition, une partie se réserve le droit de refuser de reconnaître tout certificat, brevet ou licence délivré à ses ressortissants par l'autre partie. Tirée de l'article 32 b) de la Convention, elle est nécessaire parce que l'article 32 a) exige que les pilotes soient munis de licences délivrées par l'État d'immatriculation de l'aéronef. Il n'est donc pas possible que la reconnaissance s'étende à des licences délivrées à des ressortissants de cet État par un autre État.*

Article 8 **Sécurité**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie dans des domaines qui se rapportent aux installations et services aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations auront lieu dans les trente jours suivant la demande.	*Il s'agit d'une clause type sur la sécurité élaborée par l'OACI, qui prévoit un processus normalisé permettant aux parties à un accord de traiter les problèmes de sécurité. Elle vise à faire en sorte que les aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées ou exploités en leur nom sur le territoire de l'autre partie soient exploités et entretenus conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. La disposition adopte une perspective large de l'exploitation des aéronefs en incluant les installations et services aéronautiques, ce qui implique la fourniture d'installations et services tels que le contrôle de la circulation aérienne, les aides aéroportuaires et les aides à la navigation, en plus de l'aéronef et de son équipage.*
2. Si, à la suite de ces consultations, une des Parties découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans les domaines visés au paragraphe 1 qui satisfassent aux normes en vigueur conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), l'autre Partie sera informée de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer aux normes de l'OACI. L'autre Partie prendra alors les mesures correctives appropriées qui s'imposent dans un délai convenu.	*Toutefois, rien n'empêche les parties d'introduire les critères supplémentaires ou plus restrictifs qu'elles peuvent estimer nécessaires pour évaluer la sécurité d'exploitation d'un aéronef, comme un libellé concernant les inspections sur piste qui précise les constatations et déterminations que les autorités aéronautiques peuvent faire à la suite d'une telle inspection, et qui traite en outre du cas où l'accès pour une inspection sur piste est refusé.*
3. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est convenu en outre que tout aéronef exploité par une compagnie aérienne d'une Partie ou en son nom, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie, peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une visite par les représentants autorisés de cette autre Partie, à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention de Chicago, l'objet de cette visite est de vérifier la validité des	

Article 8 **Sécurité**	**Notes explicatives**
documents pertinents de l'aéronef, les licences de son équipage et que l'équipement de l'aéronef et son état sont conformes aux normes en vigueur conformément à la Convention.	
4. Lorsqu'une action immédiate est indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une compagnie aérienne, chacune des Parties se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie.	*En dehors de cette disposition, il n'y a pas de mention expresse de sanctions dans l'article sur la sécurité, compte tenu de la possibilité de prendre des mesures en vertu de la disposition sur la révocation, qui prévoit que l'on peut révoquer ou suspendre l'autorisation de compagnies aériennes désignées ou imposer des conditions s'il y a défaut de se conformer, notamment, à l'article sur la sécurité.*
5. Toute mesure appliquée par une Partie en application du paragraphe 4 sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.	
6. Concernant le paragraphe 2, s'il est déterminé qu'une des Parties reste en situation de non-conformité aux normes de l'OACI après l'expiration des délais convenus, il conviendrait d'en aviser le Secrétaire général. Celui-ci devrait également être avisé de la résolution satisfaisante ultérieure de la situation.	

Article 9 **Sûreté de l'aviation**	**Notes explicatives**
1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent, en particulier, conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale* (complémentaire à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*), signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi que de tous autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties adhèrent.	*La disposition sur la sûreté de l'aviation a été élaborée par l'OACI. Elle incorpore par renvoi général, aux paragraphes 1 et 3 respectivement, les obligations en matière de sûreté de l'aviation qu'engendrent les divers instruments internationaux sur l'intervention illicite dont les parties peuvent être signataires, ainsi que l'Annexe 17 à la Convention (Sûreté de l'aviation), qui s'applique à tous les États contractants de l'OACI. Tout amendement des normes et pratiques recommandées de cette dernière qui pourrait entrer en vigueur subséquemment à l'adoption de l'accord s'appliquerait aussi aux parties. La clause insiste sur l'assistance mutuelle dans la prévention d'actes de capture illicite ou d'autres actes analogues et demande des mesures spéciales de sûreté en cas d'acte illicite ou de menace d'acte illicite. Elle ne limite pas la liberté contractuelle des parties d'en étendre ou d'en limiter la portée ou d'employer une approche différente.*
2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.	
3. Les Parties, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont	*Le passage entre crochets du paragraphe 3 prévoit des modalités pour traiter les différences qui pourraient être notifiées par rapport aux normes sur la sûreté.*

Article 9 **Sûreté de l'aviation**	**Notes explicatives**
désignées comme Annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. [Chaque Partie avise l'autre de toute différence entre ses règles et usages nationaux et les normes sur la sûreté de l'aviation des Annexes. Chaque Partie peut en tout temps demander des consultations immédiates avec l'autre Partie pour évoquer ces différences.]	
4. Chaque Partie convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 et que l'autre Partie prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.	
5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.	
[6. Chaque Partie a le droit, dans les soixante (60) jours suivant un avis (ou dans un délai plus bref dont peuvent convenir les autorités aéronautiques), de faire procéder par ses autorités aéronautiques sur le territoire de l'autre Partie à une évaluation des mesures de sûreté que les exploitants d'aéronefs prennent ou prévoient de prendre à l'égard des vols arrivant du territoire de la première Partie ou y partant. Les dispositions administratives pour la réalisation de ces évaluations seront convenues par les autorités aéronautiques et mises en œuvre sans retard pour que les évaluations soient exécutées rapidement.]	*Les paragraphes optionnels 6 et 7 concernent respectivement l'inspection des installations et des méthodes de sûreté en place sur le territoire de l'autre partie et la nécessité de promptes consultations sur les questions de sûreté (qui sont plus urgentes que les consultations sur d'autres questions) ainsi que la possibilité de prendre des mesures provisoires lorsque cela se justifie.*
[7. Si une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie s'est écartée des dispositions du présent article, elle peut demander des consultations. Ces consultations débuteront dans les quinze (15) jours de la réception de la demande. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant le début des consultations constituera un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations de la compagnie ou des compagnies désignées par l'autre Partie ou pour imposer des conditions à ces autorisations. Si une urgence le justifie, ou pour éviter que ne se poursuive la non-conformité aux dispositions du présent article, la première Partie peut en tout temps prendre des mesures provisoires.]	

Article 10 **Sûreté des documents de voyage**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie convient d'adopter des mesures pour garantir la sûreté de ses passeports et autres documents de voyage. 2. À cet égard, chaque Partie convient d'établir des contrôles sur la création légitime, la délivrance, la vérification et l'utilisation des passeports et autres documents de voyage et des documents d'identité délivrés par elle ou en son nom. 3. Chaque Partie convient aussi d'établir ou d'améliorer des procédures pour que les documents de voyage et les documents d'identité qu'elle délivre soient d'une qualité telle qu'ils ne puissent pas être facilement utilisés de façon abusive ni être facilement altérés, reproduits ou émis de façon illégale. 4. Dans le cadre des objectifs énoncés ci-dessus, chaque Partie délivre ses passeports et autres documents de voyage conformément au Doc 9303 de l'OACI, *Documents de voyage lisibles à la machine : 1re Partie — Passeport lisible à la machine, 2e Partie — Visas lisibles à la machine, et/ou 3e Partie — Documents de voyage officiels lisibles à la machine de formats 1 et 2.* 5. Les Parties conviennent en outre d'échanger des renseignements pratiques sur les documents de voyage faux ou contrefaits et de coopérer entre elles pour renforcer la lutte contre la fraude en matière de documents de voyage, notamment la falsification et la contrefaçon de documents, l'utilisation de documents falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de documents valides par des imposteurs, l'usage indu de documents authentiques par leurs titulaires légitimes afin de faciliter la commission d'un délit et l'utilisation de documents expirés, annulés ou obtenus frauduleusement.	*Les spécifications techniques du Doc 9303 de l'OACI intitulé* Documents de voyage lisibles à la machine *permettent une vérification fiable de l'authenticité des documents de voyage et de leurs détenteurs et offrent une bonne protection contre l'altération, la falsification et la contrefaçon. Près de 100 États contractants délivrent des passeports et autres documents de voyage lisibles à la machine conformes aux spécifications du Doc 9303. Les résolutions de l'OACI reconnaissent que ces spécifications sont efficaces non seulement pour accélérer le congé des passages internationaux et des membres d'équipage aux contrôles frontaliers, mais aussi pour renforcer les programmes de sûreté et de conformité en matière d'immigration. Dans leurs résolutions, le Conseil de sécurité et d'autres organes des Nations Unies ont lancé un appel aux États pour qu'ils renforcent la coopération internationale afin de lutter contre l'introduction clandestine d'étrangers et de prévenir l'utilisation de documents frauduleux.* *L'insertion de cet article dans les accords sur les services aériens renforcerait les efforts internationaux des États contre l'utilisation de documents de voyage frauduleux ou faux pour la migration illégale, l'introduction clandestine de migrants et le franchissement des frontières par des terroristes ou des groupes terroristes.*

Article 11 **Passagers non admissibles ou sans documents et déportés**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie convient d'établir des contrôles frontaliers efficaces. 2. À cet égard, chaque Partie convient d'appliquer les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 (Facilitation) à la Convention de Chicago relatives aux passagers non admissibles ou sans documents et aux déportés, afin de renforcer la coopération dans la lutte contre la migration illégale. 3. Dans le cadre des objectifs ci-dessus, chaque Partie convient de délivrer ou d'accepter, selon le cas, la lettre relative à des « documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux ou à des documents authentiques présentés par des imposteurs » dont l'énoncé figure à l'alinéa b) de l'Appendice 9 de l'Annexe 9 (12e édition), lorsqu'elle agit en vertu des paragraphes pertinents du Chapitre 3 de l'Annexe concernant la saisie des documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux.	*Le Chapitre 3 de l'Annexe 9 (Facilitation) à la Convention de Chicago contient des normes et des pratiques recommandées qui fixent les règles générales que doivent suivre les États et les compagnies aériennes en ce qui concerne les passagers non admissibles, les passagers sans documents et les déportés. L'Appendice 9 vise à remplacer, en tant que document de voyage, les documents frauduleux, falsifiés ou faux saisis sur des passagers qui s'en sont servis pour voyager. Les paragraphes existants et l'Appendice 9 ont pour but de faire retirer de la circulation les documents frauduleux, falsifiés ou faux.* *L'insertion de cet article dans les accords sur les services aériens renforcerait les efforts internationaux des États contre l'introduction clandestine de migrants et le franchissement des frontières par des terroristes ou groupes terroristes.*

Article 12 **Redevances d'usage**	**Notes explicatives**
	Ces deux approches d'une disposition sur les redevances d'usage diffèrent sensiblement. À certains endroits, il y est question de « compagnies aériennes désignées ». Les parties devraient se demander si les dispositions sur les activités prévues ici ne devraient pas s'étendre à toutes les compagnies aériennes d'une partie et non pas aux seules compagnies désignées.
[Paragraphes 1 et 2, option 1/2]	
1. Aucune des deux Parties n'imposera ou ne permettra que soient imposées aux compagnies aériennes désignées par l'autre Partie des redevances d'usage plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres compagnies exploitant des services internationaux similaires.	*Cette option, moins détaillée, reproduit simplement au premier paragraphe le principe de non-discrimination régissant les redevances d'usage énoncées à l'article 15 de la Convention, selon lequel les redevances imposées à un aéronef étranger ne peuvent pas être plus élevées que celles que l'on imposerait à ses propres aéronefs assurant des services internationaux similaires.*
2. Chaque Partie encouragera des consultations sur les redevances d'usage entre son autorité compétente en matière d'imputation de redevances [ou son fournisseur de services d'aéroport ou de navigation aérienne] et les compagnies aériennes utilisant les services et les installations fournis par ces autorités [ou ce fournisseur de services], si possible par l'intermédiaire d'organisations représentatives de ces compagnies. Toutes propositions de modification des redevances d'usage devraient faire l'objet d'un préavis raisonnable aux usagers pour permettre à ceux-ci d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés. Chaque Partie encouragera en outre son autorité compétente en matière d'imputation de redevances [ou son fournisseur de services] et ces usagers à échanger les renseignements appropriés concernant les redevances d'usage.	*La disposition encourage les consultations entre l'autorité en matière d'imputation de redevances et les usagers, la notification d'un préavis raisonnable pour toute modification des redevances, ainsi que l'échange de renseignements appropriés au sujet des redevances. Ces principes reflètent la politique de l'OACI en matière de redevances (Doc 9082). Certains États ayant commercialisé ou privatisé leurs fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne et délégué l'autorité de fixer les redevances d'usage, un énoncé approprié entre crochets est ajouté pour répondre à de telles situations.*
[Paragraphes 1 et 2, option 2/2]	
1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organes compétents de chaque Partie en matière d'imputation aux compagnies aériennes de l'autre Partie doivent être justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et réparties équitablement entre catégories d'usagers. En tout état de cause, de telles redevances d'usage ne seront pas imputées aux compagnies aériennes de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables dont peut se prévaloir toute autre compagnie aérienne au moment où les redevances sont imposées.	*Dans la seconde option, cette disposition comprend certains principes qui, à nouveau, reflètent la politique élaborée par l'OACI. Toutefois, plutôt que d'employer la formule de l'article 15 de la Convention, comme dans la première variante, cette version applique un type de « clause de la nation la plus favorisée » qui est plus large dans son application que l'article 15.*
2. Les redevances d'usage imposées aux compagnies aériennes de l'autre Partie peuvent refléter, mais ne doivent pas excéder, le coût intégral pour les autorités ou les organes compétents en matière d'imputation de la fourniture des installations et services d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation à l'aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Ce coût intégral peut inclure un rendement raisonnable de l'actif, après amortissement. Les installations et services pour lesquels des redevances sont imposées doivent être fournis selon des principes d'efficience et d'économie.	*Cette disposition énonce certains principes de l'OACI relatifs au recouvrement des coûts.*

Article 12 **Redevances d'usage**	**Notes explicatives**
3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation dans son territoire et les compagnies aériennes utilisant les installations et services, et encourage les autorités ou organes compétents et les compagnies aériennes à échanger les renseignements qui peuvent être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en accord avec les principes énoncés aux paragraphes 1 et 2. Chaque Partie encourage les autorités compétentes en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés.	*Exigences relatives aux consultations, à l'échange de renseignements et au préavis raisonnable qui sont similaires à celles que l'on retrouve dans la première option.*
4. Ni l'une ni l'autre des Parties ne sera réputée, dans des procédures de règlement de différends en vertu de l'article __ (Règlement des différends), avoir enfreint une disposition du présent article, à moins : a) qu'elle n'omette de procéder dans un délai raisonnable à un examen de la redevance ou de la pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie ; ou b) que suite à un tel examen, elle n'omette de prendre toutes les dispositions en son pouvoir pour remédier à toute redevance ou pratique incompatible avec le présent article.	*La seconde option introduit un processus d'examen avant tout traitement des redevances d'usage dans le cadre du règlement des différends, et elle indique qu'il n'est pas contrevenu à cet article, aux fins du mécanisme de règlement des différends, si ce processus d'examen est entrepris.*
[5. Les aéroports, les voies aériennes, les services de contrôle de la circulation aérienne et de navigation aérienne, la sûreté de l'aviation et les autres installations et services connexes qui sont fournis sur le territoire d'une Partie seront mis à la disposition des compagnies aériennes de l'autre Partie à des conditions qui ne seront pas moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute compagnie assurant des services aériens internationaux similaires au moment où sont conclues les modalités de leur utilisation.]	*Ce texte entre crochets est essentiellement une version plus détaillée de l'article 15 de la Convention.*

Article 13 **Droits de douane**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie exempte sur une base de réciprocité une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie, dans toute la mesure que permet sa législation nationale, des [restrictions à l'importation,] droits de douane, taxes d'accise, frais de visite et autres droits et redevances nationaux [non basés sur le coût de services fournis à l'arrivée,] sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures à usage technique consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement ordinaire des aéronefs, les provisions de bord et autres articles [tels que stock de billets imprimés, lettres de transport aérien, tout matériel imprimé sur lequel figure l'emblème de la compagnie ainsi que le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par cette compagnie aérienne désignée] destinés à l'utilisation ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien courant des aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie qui exploite les services convenus.	*Une disposition relative aux droits de douane et autres taxes figure dans presque tous les accords sur les services aériens, en complément de l'exemption visant le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement ordinaire et les provisions de bord conservés à bord à l'arrivée sur le territoire d'un autre État, que l'on trouve à l'article 24 de la Convention. Elle reflète aussi la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632). L'objet de cette disposition est d'exempter les activités de l'aviation internationale des divers droits de douane et autres taxes sur le carburant, les pièces de rechange, les fournitures et l'équipement, qui seraient normalement appliqués à un aéronef étranger lorsqu'il effectue des vols dans un autre pays. La nature du transport aérien international et les incidences économiques défavorables que risqueraient d'avoir de telles charges ont justifié l'acceptation quasi mondiale de cette disposition.*

Article 13 **Droits de douane**	**Notes explicatives**
2. Les exemptions accordées par le présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1 : a) introduits sur le territoire de la Partie considérée par ou au nom de la compagnie aérienne désignée par une autre Partie ; b) conservés à bord des aéronefs de la compagnie aérienne désignée d'une Partie à l'arrivée sur le territoire ou au départ du territoire de l'autre Partie ; ou c) embarqués à bord d'aéronefs de la compagnie aérienne désignée par une Partie sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés dans l'exploitation des services convenus, que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie qui accorde l'exemption, pourvu qu'il n'y ait pas de cession de la propriété de ces articles sur le territoire de ladite Partie. 3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'une compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre Partie ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.	*On notera qu'il y a différentes interprétations de ce qui constitue un tronçon international sur un service, par exemple selon qu'il s'agit de tarifs ou d'exemption de droits de douane. Les États peuvent donc souhaiter ajouter des précisions à ce sujet dans leurs accords sur les services aériens, particulièrement s'il y a échange de droits de cabotage. Dans de tels cas, les exemptions prévues par le présent article seraient modifiées pour tenir compte de la nature du service et de sa compatibilité avec les législations nationales.* *Dans certaines situations, l'exemption n'est pas une exemption générale de toutes taxes ou droits à payer ; là où, par exemple, les pouvoirs publics imposent des droits à acquitter pour des services fournis au transport aérien international (p. ex. redevances pour opérations douanières ou de quarantaine), l'accord nécessiterait une réserve telle que « non basées sur le coût de services fournis à l'arrivée ». D'autres articles qui pourraient être couverts (mais qui n'ont pas été introduits dans la disposition) sont le matériel utilisé pour les réservations et les opérations, le matériel de sûreté, le matériel pour le chargement des marchandises et le service des passagers, le matériel d'instruction et les aides de formation.*

Article 14 **Imposition**	**Notes explicatives**
[Paragraphes 1 à 3, option 1/2] 1. Les bénéfices de l'exploitation en trafic international des aéronefs d'une compagnie aérienne désignée ne sont imposables que sur le territoire de la Partie où est situé le siège de direction effective de cette compagnie aérienne. 2. Le capital que représentent les aéronefs exploités en trafic international par une compagnie aérienne désignée ainsi que les	*Dans les accords sur les services aériens, il n'est pas courant qu'il y ait une disposition sur l'imposition des revenus et du capital, notamment parce que ces questions peuvent faire l'objet d'un traité distinct entre les parties sur la double imposition. Il en est présenté une ici en fonction de la politique de l'OACI (Doc 8632), qui prévoit une exonération. Comme la question de l'imposition et des accords fiscaux entre les États relève des autorités financières, cette disposition exigerait la participation de ces autorités à sa formulation et à sa négociation.* *Dans cette option, les paragraphes 1 et 2 traitent respectivement de l'imposition des revenus et du capital.*

Article 14 Imposition	**Notes explicatives**
biens meubles liés à l'exploitation de ces aéronefs ne sont imposables que sur le territoire de la Partie où est situé le siège de direction effective de la compagnie aérienne.	
3. Lorsqu'il existe une entente particulière entre les Parties à l'effet d'éviter une double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur le capital, les dispositions de cette entente l'emportent.	*Le paragraphe 3 prévoit qu'un traité entre les parties sur la double imposition prévaut sur les dispositions de l'accord.*
[Paragraphes 1 à 3, option 2/2]	
1. Les bénéfices ou revenus qu'une compagnie aérienne d'une Partie tire de l'exploitation d'aéronefs en trafic international, y compris par la participation à des accords commerciaux inter-compagnies ou à des coentreprises, sont exonérés de tout impôt sur les bénéfices ou les revenus prélevé par le Gouvernement de l'autre Partie.	*Cette option exonère les compagnies aériennes de certains impôts perçus par le gouvernement de l'autre partie plutôt que de spécifier quand les compagnies sont imposables, à savoir sur le territoire de la direction effective de la compagnie, ce qui clarifie la portée des exemptions fiscales.* *Le paragraphe 1 exonère expressément les bénéfices et les revenus provenant d'accords commerciaux intercompagnies.*
2. Le capital et les éléments d'actif d'une compagnie aérienne d'une Partie qui concernent l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont exonérés de tous les impôts sur le capital et sur l'actif prélevés par le Gouvernement de l'autre Partie.	
3. Les gains sur l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international et de biens meubles se rapportant à l'exploitation de ces aéronefs que reçoit une compagnie aérienne d'une Partie sont exonérés de tout impôt sur les gains prélevé par le Gouvernement de l'autre Partie.	
[4.* Chaque Partie, sur une base de réciprocité, exonère de la taxe sur la valeur ajoutée ou des taxes indirectes similaires les marchandises et services fournis à la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie et utilisés aux fins de l'exploitation par celle-ci de services aériens internationaux. L'exonération de taxes peut prendre la forme d'une exemption ou d'un remboursement.]	*L'exonération est réciproque, bien que sa portée puisse varier comme l'indique le texte entre crochets. Par exemple, les parties peuvent aussi choisir d'inclure des restrictions à l'importation, ou des fournitures des compagnies telles que le stock de billets ou le matériel informatique.*

Article 15 Concurrence loyale	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle	
Chaque compagnie aérienne désignée aura une possibilité équitable d'exploiter les routes prévues dans l'Accord.	*La formulation de l'approche traditionnelle est fondée sur l'alinéa f) de l'article 44 de la Convention, qui indique que chaque État contractant doit avoir « une possibilité équitable d'exploiter des entreprises de transport aérien international ».*
Approche transitoire	
Chaque Partie convient : a) que chaque compagnie aérienne désignée aura une possibilité équitable et égale d'assurer en concurrence le transport aérien international régi par l'Accord ;	*Une approche transitoire limitée consisterait à appliquer la possibilité équitable et égale aux routes énoncées dans l'annexe à l'accord. Une version plus large est cependant donnée ici, outre l'alinéa b).*

Article 15 **Concurrence loyale**	**Notes explicatives**
b) de prendre des mesures pour éliminer toutes les formes de discrimination ou de pratiques concurrentielles déloyales nuisant à la position concurrentielle d'une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie.	
Libéralisation totale	
Chaque compagnie aérienne désignée jouira d'un environnement concurrentiel équitable en vertu des lois des Parties sur la concurrence.	*Dans la libéralisation totale, les lois des parties sur la concurrence serviraient à garantir un environnement concurrentiel équitable pour toutes les compagnies désignées.* *Tout en appuyant pleinement l'application des lois sur la concurrence, certains États en traitent dans des mémorandums de consultations plutôt que dans les accords sur les services aériens eux-mêmes.*

Article 16 **Capacité**	**Notes explicatives**
	Les modèles de clause sur les méthodes de détermination de la capacité des types détermination préalable, Bermudes I et libéralisation totale ont été élaborés par l'OACI au début des années 1980, de façon à englober les principales approches adoptées par les États au sujet de la détermination de la capacité offerte par leurs compagnies aériennes désignées. Le Doc 9587 (Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international) *contient des explications détaillées sur l'application et les objectifs de chacune de ces méthodes.*
Approche traditionnelle	
Détermination préalable	
1. La capacité totale qui sera offerte sur les services convenus par les compagnies aériennes désignées par les Parties sera convenue entre les autorités aéronautiques des Parties, ou approuvée par elles, avant le début de l'exploitation, et par la suite en fonction des besoins de trafic prévus.	*Chaque compagnie aérienne désignée peut offrir une capacité fondée sur la détermination préalable par laquelle les deux parties, ou toutes les compagnies désignées avec l'approbation gouvernementale, conviennent ensemble par avance de la capacité totale à offrir sur chaque route ; les augmentations de capacité exigent l'approbation des deux parties.*
2. Les services convenus qui seront exploités par les compagnies aériennes désignées par les Parties auront comme objectif premier d'offrir, avec des coefficients de remplissage raisonnables, une capacité suffisante pour répondre aux besoins de trafic entre les territoires des deux Parties.	*En nombre d'accords bilatéraux, la méthode de régulation de la capacité traditionnelle et la plus largement employée est celle de la détermination préalable. L'exigence d'un accord mutuel des gouvernements et des compagnies garantit qu'une partie peut exiger que les compagnies désignées des deux parties offrent la même capacité sur toutes les routes, et que les deux gouvernements doivent s'entendre sur tout changement de la capacité offerte. Pour qu'il y ait une certaine souplesse, les parties ont pour usage d'approuver individuellement des « vols supplémentaires » (vols qui s'ajoutent à la programmation régulière), par exemple pendant les périodes des fêtes, quand la demande augmente considérablement, mais temporairement. Il*
3. Les deux Parties accorderont aux compagnies aériennes désignées par chacune d'elles des possibilités équitables et égales d'exploiter les services convenus entre leurs territoires respectifs, de manière à réaliser l'égalité et à en tirer des avantages réciproques, en principe par un partage égal de la capacité totale entre les Parties.	

Article 16 **Capacité**	**Notes explicatives**
	est une démarche plus formelle par laquelle les parties, après s'être entendues sur la capacité de base, conviennent de hausses temporaires qui ne constitueraient cependant pas un changement de la capacité accordée.
4. Chacune des Parties et la ou les compagnies aériennes désignées par elle prendront en considération les intérêts de l'autre Partie et ceux de la ou des compagnies aériennes désignées par celle-ci, afin de ne pas nuire indûment aux services assurés par lesdites compagnies.	
5. Si, lors d'une révision, les Parties ne parviennent pas à s'entendre sur la capacité à offrir sur les services convenus, la capacité que pourront offrir les compagnies aériennes désignées par les Parties ne dépassera pas la capacité totale (compte tenu des variations saisonnières) qu'il aura été convenu précédemment d'offrir.	
Approche transitoire **Bermudes I** **[voir ci-dessous « Libéralisation partielle et augmentations déterminées au préalable », comme solution de rechange]**	
1. Les installations et services de transport aérien mis à la disposition des voyageurs devront répondre étroitement aux besoins du public en matière de transport aérien.	*Chaque compagnie aérienne désignée peut offrir une capacité fondée sur la méthode Bermudes I, par laquelle les compagnies déterminent la capacité individuellement, en fonction de critères qualitatifs et sous réserve d'un examen a posteriori par les parties.*
2. La ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie auront des possibilités équitables et égales [de livrer concurrence] [d'exploiter des vols] sur toute route convenue entre les territoires des deux Parties.	*Dans la méthode de régulation de la capacité du type Bermudes I, les parties adoptent les principes relatifs à la capacité que les compagnies suivront, mais en laissant à chacune la liberté de déterminer, conformément à ces principes, sa propre capacité en fonction de son analyse des besoins du marché. La capacité exploitée sur les routes convenues est soumise à un examen a posteriori auquel les autorités aéronautiques procèdent dans le cadre de leurs consultations. La persistance de l'entente des parties sur les principes à partir desquels la capacité doit être déterminée et le bon fonctionnement du mécanisme d'examen a posteriori sont essentiels au bon fonctionnement de cette méthode.*
3. Chaque Partie prendra en considération les intérêts des compagnies aériennes de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment leur possibilité d'offrir les services faisant l'objet du présent Accord.	
4. Les services assurés par une compagnie aérienne désignée en vertu des dispositions du présent Accord auront pour but essentiel de fournir une capacité de transport suffisante pour répondre aux demandes de trafic entre le pays dont ladite compagnie a la nationalité et le pays de destination finale du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur ces services du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers en un ou plusieurs points des routes indiquées dans le présent Accord sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné du transport aérien international auxquels souscrivent les deux Parties et sera soumis au principe général selon lequel la capacité doit être en rapport avec :	
a) les besoins de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale ;	

Article 16 Capacité	**Notes explicatives**
b) les exigences de l'exploitation de services qui se poursuivent au-delà de points situés sur le territoire des Parties ; c) les besoins de trafic de la région traversée par la compagnie aérienne, compte tenu des services locaux et régionaux. 5. Des consultations entre les Parties seront organisées chaque fois qu'une Partie demandera que la capacité offerte dans le cadre de l'Accord soit revue, afin d'assurer l'application des principes de l'Accord qui régissent l'exploitation des services.	
Libéralisation partielle et augmentations déterminées au préalable **[voir ci-dessus « Bermudes I », comme solution de rechange]**	*Chaque compagnie aérienne désignée peut offrir une capacité fondée d'une part sur la méthode de la libéralisation partielle et des augmentations déterminées au préalable, par laquelle les parties conviennent de ne pas réglementer la capacité sur certains services ou certaines routes, et/ou fondée d'autre part sur l'une des diverses formules prévoyant que les compagnies peuvent individuellement augmenter leur capacité sur une base régulière. La souplesse supplémentaire permettant aux compagnies de déterminer la capacité relève de deux grandes catégories : 1) la libéralisation partielle, qui permet aux compagnies de déterminer librement et individuellement leur propre capacité sur certains marchés ou pour certains services et 2) les augmentations déterminées au préalable, par accord sur des formules ou des échéanciers d'augmentations futures de capacité.* *La libéralisation partielle est par exemple l'absence de restrictions de capacité sur : 1) les services tout-cargo ; 2) les services non réguliers de passagers vers des points qui ne sont pas desservis par les compagnies régulières ; 3) les services réguliers vers des points qui ne sont pas desservis dans le cadre des accords existants, avec des limites quant à la taille des aéronefs, mais pas quant au nombre de fréquences qui pourraient être exploitées.* *Les augmentations déterminées au préalable sont par exemple : 1) la variation de 50/50 à 60/40 des pourcentages de capacité entre les compagnies désignées sur une route ; 2) des augmentations annuelles convenues du nombre de sièges offerts par telle ou telle compagnie sur des paires de villes ; 3) des augmentations de capacité négociées sur une période de plusieurs années. Il y a souvent des négociations sur des phases transitoires dans le cadre d'un accord de « ciel ouvert ».*
Libéralisation totale	*Certains accords ne nécessitent pas d'article sur la capacité, mais en traitent dans le tableau de routes.*
Libre détermination 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.	*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.*

Article 16 **Capacité**	**Notes explicatives**
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 de l'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.	*Dans la méthode de la libre détermination que l'on retrouve généralement dans les accords et ententes de « ciel ouvert », les parties conviennent de lever leur contrôle direct bilatéral de la capacité tout en conservant la possibilité d'appliquer des contrôles multilatéraux non discriminatoires compatibles avec la Convention.*
3. Aucune des Parties n'imposera aux compagnies aériennes désignées de l'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.	*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.*
4. Aucune des Parties n'exigera que les compagnies aériennes de l'autre Partie déposent, aux fins d'approbation, leurs horaires, programmes de vols d'affrètement 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 l'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.	*La méthode de la libre détermination proscrit normalement toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale 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 complémentaire.* *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 totale doit être soumise à des interventions sur la base des lois des parties sur la concurrence.*

Article 17 **Établissement des prix (tarifs)**	**Notes explicatives**
	L'OACI a élaboré des éléments d'orientation approfondis sur tous les aspects des tarifs internationaux. On trouvera d'autres notes explicatives détaillées sur l'utilisation et l'application de ces dispositions dans le Doc 9587. Des approches hybrides sont possibles avec les approches traditionnelle et transitoire, où l'on choisit par exemple une approche réglementaire donnée pour les tarifs normaux et une autre pour les tarifs promotionnels. On peut donc employer ces dispositions avec souplesse, en sélectionnant selon les besoins des éléments appropriés dans chaque approche. *Les termes « prix » ou « tarif » sont définis dans l'article sur les définitions.*
Approche traditionnelle	
Double approbation	*Le modèle traditionnel de la double approbation demeure l'approche la plus courante pour l'établissement des tarifs, du moins en nombre d'accords bilatéraux. Il peut comporter un certain degré de libéralisation si les deux parties laissent aux*

Article 17 Établissement des prix (tarifs)	**Notes explicatives**
	compagnies désignées une grande latitude quant aux tarifs qu'elles sont disposées à approuver, ou si elles conviennent d'approuver certains tarifs, tels que ceux qui respectent les critères d'un régime de tarification dans une zone.
1. Les tarifs à appliquer par la ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie sur les services visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment des intérêts des usagers, du coût d'exploitation, des caractéristiques du service, d'un bénéfice raisonnable, des tarifs appliqués par les autres compagnies aériennes, et d'autres considérations commerciales relatives au marché.	*Les parties pourraient avoir à convenir des facteurs qu'il convient d'inclure ou de faire ressortir.*
[Paragraphe 2, option 1/3] 2. Les tarifs sont, autant que possible, convenus entre les compagnies aériennes désignées des deux Parties, au besoin après discussion avec leurs gouvernements respectifs et, s'il y a lieu, après consultation d'autres compagnies aériennes. L'accord doit, autant que possible, être réalisé au moyen du mécanisme international approprié de coordination tarifaire. En l'absence d'un accord multilatéral ou bilatéral, chaque compagnie désignée peut élaborer les tarifs à titre individuel.	*Le mécanisme d'élaboration des tarifs comprend deux autres options qui mettent progressivement moins d'accent sur la nécessité d'un accord multilatéral ou bilatéral entre compagnies aériennes. Les compagnies peuvent participer, sous les auspices de l'Association du transport aérien international (IATA), à la coordination tarifaire pour les ventes intercompagnies, sous réserve de l'approbation et des conditions gouvernementales.*
[Paragraphe 2, option 2/3] 2. Les tarifs peuvent être convenus entre les compagnies aériennes désignées des deux Parties, après consultation d'autres compagnies aériennes, s'il y a lieu. L'accord peut être réalisé au moyen du mécanisme international approprié de coordination tarifaire. Cependant, ni l'une ni l'autre des Parties ne fait de la participation à la coordination tarifaire multilatérale entre transporteurs une condition de l'approbation d'un tarif quelconque, et ni l'une ni l'autre ne peut empêcher ou exiger la participation à cette coordination tarifaire multilatérale de la ou des compagnies aériennes désignées par l'une ou l'autre Partie. Chaque compagnie aérienne désignée a la faculté d'élaborer des tarifs à titre individuel.	
[Paragraphe 2, option 3/3] 2. Les tarifs sont, autant que possible, établis à titre individuel par les compagnies aériennes désignées. Cependant, ils peuvent être convenus par les compagnies désignées des Parties si les deux Parties permettent auxdites compagnies de participer aux activités du ou des mécanismes internationaux appropriés de coordination tarifaire. Tout accord tarifaire résultant de ces activités est sujet à l'approbation de chaque Partie et peut être désapprouvé à tout moment, qu'il ait ou non été approuvé précédemment.	
3. Chaque Partie peut exiger la notification ou le dépôt des tarifs que la ou les compagnies aériennes désignées [de l'autre Partie] [des deux Parties] proposent d'appliquer pour le transport à destination ou en provenance de son territoire. La notification ou le dépôt peut être exigé au maximum _ jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit.	*Dans le but de simplifier la procédure de dépôt, la disposition exprime le délai de dépôt sous la forme d'une période maximale, le nombre de jours (généralement 30) étant laissé en blanc et devant être fixé par les parties en fonction des circonstances propres à l'accord bilatéral en question.*

Article 17 **Établissement des prix (tarifs)**	**Notes explicatives**
4. Les tarifs à appliquer par les compagnies aériennes désignées des Parties pour le transport aérien entre leurs territoires sont sujets à l'approbation des deux Parties. [Les tarifs à appliquer par une compagnie aérienne désignée d'une Partie pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un État tiers, sur les services visés par le présent Accord, sont assujettis aux modalités d'approbation de l'autre Partie.]	*Contrairement aux exigences de dépôt, qui peuvent être d'une grande portée, les exigences d'approbation portent principalement sur les tarifs des services de troisième et de quatrième liberté qui se situent entièrement dans le champ de réglementation des deux parties. Le texte comprend aussi une option relative aux tarifs pour le transport en provenance et à destination d'une tierce partie.*
5. L'approbation des tarifs résultant des dispositions du paragraphe 4 peut être donnée expressément par l'une ou l'autre Partie à la ou aux compagnies aériennes qui ont déposé les tarifs. Cependant, si une Partie n'a pas notifié par écrit à l'autre Partie [et [ou] à la ou aux compagnies aériennes concernées] sa désapprobation de ces tarifs de la ou des compagnies aériennes de l'autre Partie dans les __ jours qui ont suivi la date de soumission, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 3, les Parties peuvent convenir de réduire en conséquence le délai dans lequel une désapprobation éventuelle sera donnée. Aucun tarif n'entrera en vigueur si l'une ou l'autre Partie a donné un avis de désapprobation [excepté comme prévu au paragraphe 6].	*En ce qui concerne les variantes pour la procédure d'approbation expresse ou tacite, la disposition reconnaît la nécessité de simplifier le traitement des soumissions tarifaires et met l'accent sur la seconde approche. Comme pour le délai de dépôt, le délai dans lequel une éventuelle désapprobation doit être notifiée (généralement 15 jours pour un dépôt/ notification dans les 30 jours) devra être fixé par les parties en fonction des circonstances propres à l'accord bilatéral en question.*
6. Chaque Partie peut demander des consultations concernant tout tarif d'une compagnie aérienne de l'une ou l'autre Partie pour des services visés par le présent Accord, y compris dans le cas où le tarif en question a fait l'objet d'un avis de désapprobation. Ces consultations auront lieu dans un délai maximal de __ jours après réception de la demande. Les Parties coopéreront en vue de réunir les renseignements nécessaires au règlement raisonnable des questions en cause. Si les Parties parviennent à un accord, chaque Partie fait de son mieux pour le mettre en application. Si aucun accord n'est conclu, toute décision de désapprouver un tarif l'emporte.	*Cette disposition prévoit le recours à un processus de consultation spécifique à invoquer au titre de la réglementation bilatérale des tarifs, sans limitation des circonstances dans lesquelles cela s'applique. Dans chaque cas, les délais de tenue des consultations sont laissés en blanc pour qu'ils soient fixés par les parties, selon leurs circonstances particulières.*
7. [Si les Parties ne peuvent régler une question relative aux tarifs mentionnés au paragraphe 4, le différend est réglé d'après les dispositions de l'article __.]	*Le texte optionnel présente la procédure d'arbitrage traditionnelle pour le règlement des différends si le processus de consultation n'a pas réussi à résoudre une question entre les parties.*
8. Un tarif établi selon les dispositions de la présente clause demeure en vigueur, à moins d'être retiré par la ou les compagnies aériennes concernées ou jusqu'à l'approbation d'un nouveau tarif. [Toutefois, la durée de validité d'un tarif ne peut être prolongée pour plus de __ mois après le terme primitivement fixé, à moins que les Parties ne donnent leur assentiment. Tout tarif approuvé sans qu'un terme ait été fixé à sa validité demeure en vigueur, si aucun nouveau tarif n'a été déposé et approuvé, tant que ni l'une ni l'autre des Parties n'a notifié le retrait de son approbation, de sa propre initiative ou à la demande de la ou des compagnies aériennes concernées. Ledit retrait ne peut prendre effet qu'après préavis de __ jours au moins.]	*Le texte sur la durée des tarifs établis s'applique à des circonstances telles qu'un retrait des tarifs par la ou les compagnies concernées, ou une désapprobation (d'un tarif précédemment approuvé) par l'une des parties ou par les deux. La prolongation au-delà de la date d'expiration est soumise au régime d'approbation applicable et peut être limitée à 12 mois.*
9. [Les Parties veilleront à ce qu'il existe sur leur territoire un mécanisme actif et efficace d'enquête sur les violations, par toute compagnie aérienne, tout agent commercial de passagers ou de fret, tout voyagiste ou tout transitaire, des tarifs établis conformément à la présente clause. En outre, elles rendent toute violation desdits tarifs passible de sanctions dissuasives, sur une base uniforme et non discriminatoire.]	*Une disposition sur le contrôle de l'application des tarifs est incluse à titre facultatif.*

Article 17 Établissement des prix (tarifs)	**Notes explicatives**
Approche transitoire **Pays d'origine**	*L'approche tarifaire du pays d'origine constitue un moyen terme entre la méthode de la double approbation, la plus largement adoptée pour réglementer les tarifs, et celle de la double désapprobation, où les parties concernées n'ont pas de pouvoirs unilatéraux d'intervention en matière tarifaire.*
[Voir ci-dessous « Double désapprobation » comme solution de rechange]	
1. Les tarifs à appliquer par la ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie sur les services visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment des intérêts des usagers, du coût d'exploitation, des caractéristiques du service, d'un bénéfice raisonnable, des tarifs appliqués par les autres compagnies aériennes, et d'autres considérations commerciales relatives au marché.	*Les parties pourraient avoir à convenir des facteurs qu'il convient d'inclure ou de faire ressortir.*
2. Les Parties conviennent d'accorder une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, artificiellement bas en raison de subventions ou d'un appui directs ou indirects.	
[Paragraphe 3, option 1/3]	
3. Les tarifs sont, autant que possible, convenus entre les compagnies aériennes désignées des deux Parties, au besoin après discussion avec leurs gouvernements respectifs et, s'il y a lieu, après consultation d'autres compagnies aériennes. L'accord doit, autant que possible, être réalisé au moyen du mécanisme international approprié de coordination tarifaire. En l'absence d'un accord multilatéral ou bilatéral, chaque compagnie désignée peut élaborer les tarifs à titre individuel.	*Le mécanisme d'élaboration des tarifs comprend deux autres options qui mettent progressivement moins d'accent sur la nécessité d'un accord multilatéral ou bilatéral entre compagnies aériennes. Les compagnies peuvent participer, sous les auspices de l'IATA, à la coordination tarifaire pour les ventes intercompagnies, sous réserve de l'approbation et des conditions gouvernementales.*
[Paragraphe 3, option 2/3]	
3. Les tarifs peuvent être convenus entre les compagnies aériennes désignées des deux Parties, après consultation d'autres compagnies aériennes, s'il y a lieu. L'accord peut être réalisé au moyen du mécanisme international approprié de coordination tarifaire. Cependant, ni l'une ni l'autre des Parties ne fait de la participation à la coordination tarifaire multilatérale entre transporteurs une condition de l'approbation d'un tarif quelconque, et ni l'une ni l'autre ne peut empêcher ou exiger la participation à cette coordination tarifaire multilatérale de la ou des compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre Partie. Chaque compagnie aérienne désignée a la faculté d'élaborer des tarifs à titre individuel.	
[Paragraphe 3, option 3/3]	
3. Les tarifs sont, autant que possible, établis à titre individuel par les compagnies aériennes désignées. Cependant, ils peuvent être convenus par les compagnies aériennes désignées des Parties si les deux Parties permettent auxdites compagnies de participer aux activités du ou des mécanismes internationaux	

Article 17 **Établissement des prix (tarifs)**	**Notes explicatives**
appropriés de coordination tarifaire. Tout accord tarifaire résultant de ces activités est sujet à l'approbation de chaque Partie et peut être désapprouvé à tout moment, qu'il ait ou non été approuvé précédemment.	
4. Chaque Partie peut exiger la notification ou le dépôt des tarifs que la ou les compagnies aériennes désignées [de l'autre Partie] [des deux Parties] proposent d'appliquer pour le transport à destination ou en provenance de son territoire. La notification ou le dépôt peut être exigé au maximum _ jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit.	*Dans le but de simplifier la procédure de dépôt, la disposition exprime le délai de dépôt sous la forme d'une période maximale, le nombre de jours (généralement 30) étant laissé en blanc et devant être fixé par les parties en fonction des circonstances propres à l'accord bilatéral en question.*
5. Chaque Partie a le droit d'approuver ou de désapprouver les tarifs applicables au transport aller simple ou aller-retour entre les territoires des deux Parties qui commence sur son propre territoire. [Les tarifs à appliquer par une compagnie aérienne désignée d'une Partie pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un État tiers, sur les services visés par le présent Accord, sont assujettis aux modalités d'approbation de l'autre Partie.] Ni l'une ni l'autre des Parties 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 deux Parties, qui commence sur le territoire de l'autre Partie.	*Contrairement aux exigences de dépôt, qui peuvent être d'une grande portée, 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 deux parties. La méthode du pays d'origine constitue un moyen terme entre la méthode de la double approbation, la plus largement adoptée pour réglementer les tarifs, et celle de la double désapprobation, où les parties concernées n'ont pas de pouvoirs unilatéraux d'intervention en matière tarifaire. Le paragraphe relatif à l'approbation contient aussi une option pour traiter des tarifs pour le transport en provenance et à destination d'une tierce partie.*
6. L'approbation des tarifs résultant des dispositions du paragraphe 5 peut être donnée expressément par l'une ou l'autre Partie à la ou aux compagnies aériennes qui ont déposé les tarifs. Cependant, si la Partie concernée n'a pas notifié par écrit à l'autre Partie [et [ou] à la ou aux compagnies aériennes concernées] sa désapprobation de ces tarifs de la ou des compagnies aériennes de l'autre Partie dans les __ jours qui ont suivi la date de soumission, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 4, les Parties peuvent convenir de réduire en conséquence le délai dans lequel une désapprobation éventuelle sera donnée.	*Le délai dans lequel une éventuelle désapprobation doit être notifiée (généralement 15 jours pour un dépôt/notification dans les 30 jours) devra être fixé par les parties en fonction des circonstances propres à l'accord bilatéral.*
7. Lorsque l'une ou l'autre Partie estime qu'un tarif pour le transport vers son territoire entre dans les catégories décrites au paragraphe 2, cette Partie donne un avis d'insatisfaction à l'autre Partie [le plus tôt possible et au moins] dans les __ jours de la date de notification ou de dépôt du tarif, et elle peut se prévaloir des procédures de consultation exposées au paragraphe 8.	
8. Chaque Partie peut demander des consultations concernant tout tarif d'une compagnie aérienne de l'une ou l'autre Partie pour des services visés par le présent Accord, y compris dans le cas où le tarif en question a fait l'objet d'un avis de désapprobation ou d'insatisfaction. Ces consultations auront lieu dans un délai maximal de __ jours après réception de la demande. Les Parties coopéreront en vue de réunir les renseignements nécessaires au règlement raisonnable des questions en cause. Si les Parties parviennent à un accord, chaque Partie fait de son mieux pour le mettre en application. Si aucun accord n'est conclu, la décision de la Partie sur le territoire de laquelle le transport commence l'emporte.	*Une disposition traditionnelle pour le règlement de différends impliquant un arbitrage n'est pas applicable dans le cas des méthodes du pays d'origine ou de la double désapprobation, où s'appliquerait seulement une disposition sur la consultation. Avec ces deux méthodes, il peut cependant fort bien y avoir des différends au sujet de pratiques anticoncurrentielles telles qu'une tarification prédatrice. Vu la sensibilité des tarifs au facteur temps dans ce genre de différends dans ces régimes plus libéraux, les parties pourraient souhaiter utiliser la procédure accélérée expressément conçue pour les tarifs et la capacité, comme indiqué dans l'article sur le règlement des différends.*

Article 17 Établissement des prix (tarifs)	**Notes explicatives**
9. Un tarif établi selon les dispositions de la présente clause demeure en vigueur, à moins d'être retiré par la ou les compagnies aériennes concernées ou jusqu'à l'approbation d'un nouveau tarif. [Toutefois, la durée de validité d'un tarif ne peut être prolongée pour plus de __ mois après le terme primitivement fixé, à moins que les Parties ne donnent leur assentiment. Tout tarif approuvé sans qu'un terme ait été fixé à sa validité demeure en vigueur, si aucun nouveau tarif n'a été déposé et approuvé, jusqu'à ce que l'une ou l'autre des Parties notifie le retrait de son approbation, de sa propre initiative ou à la demande de la ou des compagnies aériennes concernées. Ledit retrait ne peut prendre effet qu'après préavis de __ jours au moins.]	*Le texte sur la durée des tarifs établis s'applique à des circonstances telles qu'un retrait des tarifs par la ou les compagnies concernées, ou une désapprobation (d'un tarif précédemment approuvé) par l'une des parties ou par les deux.* *La prolongation au-delà de la date d'expiration est soumise au régime d'approbation applicable et peut être limitée à 12 mois.*
10. [Les Parties veilleront à ce qu'il existe sur leur territoire un mécanisme actif et efficace d'enquête sur les violations, par toute compagnie aérienne, tout agent commercial de passagers ou de fret, tout voyagiste ou tout transitaire, des tarifs établis conformément à la présente clause. En outre, elles rendent toute violation desdits tarifs passible de sanctions dissuasives, sur une base uniforme et non discriminatoire.]	*Une disposition sur le contrôle de l'application des tarifs a été incluse en tant qu'option.*
Double désapprobation [Voir ci-dessus « Pays d'origine » comme solution de rechange]	*L'obligation que les deux parties désapprouvent un tarif pour l'empêcher d'entrer en vigueur donne plus de latitude aux compagnies pour fixer les tarifs. À moins qu'elle ne pense que, par des consultations, il soit possible de convaincre l'autre partie de désapprouver ou de modifier un tarif, il est peu probable qu'une partie intervienne contre ce tarif parce que cela n'aurait aucun effet pratique.* *La grande latitude accordée aux compagnies en matière de fixation des tarifs et les possibilités limitées qu'ont les parties d'intervenir pour empêcher qu'un tarif n'entre en vigueur à ce stade de la libéralisation et au stade suivant peuvent plaider en faveur d'un mécanisme extérieur au régime tarifaire pour s'occuper des comportements anticoncurrentiels. Il y a deux possibilités : l'article du TASA sur les sauvegardes et les lois des parties sur la concurrence.* *Dans certains articles sur la double désapprobation, le terme « tarif » est remplacé par le terme plus général « prix ».* *Dans les accords qui mentionnent la tarification au sein d'un groupe d'États, par exemple les États membres de l'Union européenne, le texte serait modifié pour prendre en compte tous changements de la législation de la Communauté européenne.*
1. Les Parties conviennent d'accorder une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, ou artificiellement bas en raison de subventions ou d'un appui gouvernementaux directs ou indirects.	*Cette disposition est particulièrement courante dans les dispositions de type « ciel ouvert » relatives à l'établissement des prix. Elle englobe l'élément approbation de l'approche de la double désapprobation, mais limite l'intervention à trois critères et s'en remet délibérément au marché pour déterminer les tarifs offerts par les compagnies désignées. L'approche consiste ici à permettre aux compagnies d'établir les prix unilatéralement et à limiter expressément l'intervention aux situations qui impliquent certaines pratiques concurrentielles déloyales spécifiées de la part des compagnies.*

Article 17 **Établissement des prix (tarifs)**	**Notes explicatives**
2. Chaque Partie peut exiger la notification ou le dépôt des tarifs que la ou les compagnies aériennes désignées [de l'autre Partie] [des deux Parties] proposent d'appliquer pour le transport à destination ou en provenance de son territoire. La notification ou le dépôt peut être exigé au maximum _ jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit.	*Le paragraphe 2 prévoit deux possibilités pour ce qui est du dépôt des tarifs, l'une qui l'exige et l'autre non. Les parties peuvent convenir d'abandonner complètement le dépôt formel des tarifs.*
[Paragraphe 2, option 2/2] 2. Le dépôt des prix du transport aérien international entre les territoires des Parties ne sera pas exigé, à moins que ce dépôt ne soit requis aux fins de la mise en œuvre d'un accord mutuel conclu dans le cadre du paragraphe 3. Aucune des deux Parties n'exigera la notification ou le dépôt par les compagnies aériennes de l'autre Partie de prix appliqués au public par des affréteurs, sauf comme cela pourrait être requis à titre non discriminatoire à des fins d'information. Nonobstant ce qui précède, les compagnies aériennes désignées par les Parties continueront à donner sur demande aux autorités aéronautiques des Parties, d'une manière et sous une forme acceptables par ces autorités, immédiatement accès aux renseignements sur les prix passés, existants et proposés.	
3. Ni l'une ni l'autre des Parties ne prend de dispositions unilatérales pour empêcher la mise en application d'un tarif proposé ou le maintien d'un tarif déjà en vigueur d'une compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre Partie [ou, sous réserve de réciprocité, de la ou des compagnies aériennes d'un État tiers] pour le transport entre les territoires des Parties [ou entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un État tiers].	*La possibilité d'action unilatérale pour intervenir est davantage circonscrite dans cette disposition par le paragraphe 3, qui interdit les mesures unilatérales pour empêcher l'inauguration ou la continuation d'un prix dont l'application est proposée. Le seul recours, si une partie est insatisfaite ou estime qu'un prix est incompatible avec les considérations relatives aux pratiques de concurrence déloyale visées au paragraphe 1, est le recours au mécanisme de consultation. Les prix entreraient en vigueur ou resteraient en vigueur si le processus de consultation n'aboutissait pas à une entente.*
4. [L'approbation des tarifs résultant des dispositions du paragraphe 3 peut être donnée expressément par l'une ou l'autre Partie à la ou aux compagnies aériennes qui ont déposé les tarifs. Lorsque l'une ou l'autre Partie estime qu'un tarif entre dans les catégories décrites au paragraphe 1, cette Partie donne un avis d'insatisfaction à l'autre Partie [le plus tôt possible et au moins] dans les __ jours de la date de notification ou de dépôt du tarif, et elle peut se prévaloir des procédures de consultation exposées au paragraphe 5. Cependant, à moins que les deux Parties ne soient convenues par écrit de désapprouver les tarifs en cause dans le cadre de ces procédures, les tarifs seront considérés comme approuvés.]	*Comme dans l'approche du pays d'origine, les parties pourraient souhaiter modifier cette disposition pour traiter un différend par le biais de l'article sur le règlement des différends si le processus de consultation n'aboutit pas à une entente. En pareil cas, la phrase finale du paragraphe 3, sur l'entrée en vigueur du prix à défaut d'entente, serait affectée. Le délai dans lequel une éventuelle désapprobation doit être notifiée (généralement 15 jours pour un dépôt/notification dans les 30 jours) sera fixé par les parties en fonction des circonstances propres à l'accord bilatéral.*
5. Chaque Partie peut demander des consultations concernant tout tarif d'une compagnie aérienne de l'une ou l'autre Partie pour des services visés par le présent Accord, y compris dans le cas où le tarif en question a fait l'objet d'un avis d'insatisfaction. Ces consultations auront lieu dans un délai maximal de __ jours après réception de la demande. Les Parties coopéreront en vue de réunir les renseignements nécessaires au règlement raisonnable des questions en cause. Si les Parties parviennent à un accord à propos d'un tarif pour lequel un avis d'insatisfaction a été donné,	*On peut ajouter un texte sur la durée des tarifs établis, similaire à celui du pays d'origine, pour couvrir les cas de retrait des tarifs par les compagnies intéressées ou de désapprobation par les deux parties.*

Article 17 **Établissement des prix (tarifs)**	**Notes explicatives**
chaque Partie fait de son mieux pour le mettre en application, mais si aucun accord n'est conclu le tarif en question entre ou reste en vigueur. **Libéralisation totale** Il ne sera pas exigé que les prix [tarifs] demandés par les compagnies aériennes soient déposés ou approuvés par l'une ou l'autre des Parties.	*Avec la libéralisation totale, les tarifs ne pourraient pas être désapprouvés pour quelque raison que ce soit. Les pratiques des compagnies en matière tarifaire resteraient toutefois soumises aux lois des parties sur la concurrence.*

Article 18 **Sauvegardes**	**Notes explicatives**
1. Les Parties conviennent que les pratiques suivantes de la part de compagnies aériennes peuvent être considérées comme des pratiques concurrentielles éventuellement déloyales qui peuvent mériter d'être examinées de plus près : a) l'imposition de tarifs sur des routes à des niveaux qui sont globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent ; b) l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessives ; c) les pratiques en question sont appliquées durablement et pas seulement de manière temporaire ; d) les pratiques en question ont une incidence économique négative importante sur une autre compagnie aérienne ou lui causent de graves préjudices ; e) les pratiques en question traduisent une intention apparente, ou ont comme effet probable, de paralyser une autre compagnie aérienne, de l'exclure ou de l'évincer du marché ; f) un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route considérée. 2. Si les autorités aéronautiques d'une des Parties considèrent qu'une opération ou des opérations envisagées ou menées par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie peuvent constituer un comportement concurrentiel déloyal selon les indicateurs cités au paragraphe 1, elles peuvent demander une consultation conformément à l'article __ [Consultations] en vue de résoudre le problème. Une telle demande sera accompagnée d'un avis sur les raisons de la demande, et la consultation commencera dans les 15 jours suivant la demande. 3. Si les Parties ne parviennent pas à résoudre le problème par voie de consultations, l'une ou l'autre peut invoquer le mécanisme de règlement des différends prévu à l'article __ [Règlement des différends] pour régler le différend.	*La disposition relative aux sauvegardes ne sera pertinente et applicable que si les parties sont convenues de passer à un environnement libéralisé, même s'il n'est pas entièrement de type « ciel ouvert », pour les transporteurs aériens désignés par elles. La liste des pratiques commerciales de compagnies aériennes qui peuvent être des signaux d'éventuelles pratiques concurrentielles déloyales est purement indicative et a été établie par l'OACI et communiquée aux États contractants en tant que recommandation. Cette disposition pourrait être employée si deux États se sont mis d'accord pour passer à un régime moins contrôlé, mais si l'une des parties, voire les deux, n'a pas de législation sur la concurrence, il pourrait alors être nécessaire de convenir mutuellement, à titre de mesure de sauvegarde, d'un ensemble de descriptions de ce qui constitue des pratiques déloyales et/ou des pratiques loyales. Compte tenu de l'environnement concurrentiel particulier dans lequel les compagnies exerceront leurs activités et des régimes de législation sur la concurrence applicables à leurs territoires respectifs, les parties pourront décider d'autres indicateurs de comportement concurrentiel déloyal qui pourraient être inclus dans cette disposition.* *Le « mécanisme de sauvegarde » se compose de la disposition sur les sauvegardes et de la quatrième option sur le règlement des différends, qui est un processus de médiation fondé sur une recommandation de l'OACI et prévu dans l'article sur le règlement des différends.* *Comme solution de rechange au mécanisme de sauvegarde, les parties pourraient convenir de la mise en place progressive de l'accès complet aux marchés et d'autres dispositions, pour faciliter le passage à la libéralisation totale (voir l'Annexe IV).*

Article 19 **Législation sur la concurrence**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie informe l'autre de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence, des modifications de celles-ci et de tous objectifs particuliers visés, qui pourraient toucher l'exploitation des services de transport aérien dans le cadre du présent Accord, et elle identifie les autorités chargées de l'application de ces lois, politiques et pratiques. 2. Dans la mesure permise par ses propres lois et règlements, chaque Partie aide les compagnies aériennes de l'autre en donnant des indications sur la compatibilité de toute pratique proposée des compagnies aériennes avec ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence. 3. Chaque Partie avise l'autre chaque fois qu'elle estime qu'il risque d'y avoir incompatibilité entre l'application de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence et les questions relatives à l'application du présent Accord ; le processus de consultation prévu dans le présent Accord est utilisé, à la demande de l'une ou l'autre Partie, pour déterminer si un tel conflit existe et pour rechercher les moyens de le résoudre ou de le réduire au minimum. 4. Chaque Partie avise l'autre de son intention d'engager des poursuites contre la ou les compagnies aériennes de cette autre Partie ou encore de toute action en justice privée intentée dans le cadre de sa législation sur la concurrence, dont elle pourrait avoir connaissance. 5. Sans préjudice du droit d'action de l'une et de l'autre des Parties, le processus de consultation prévu dans le présent Accord est utilisé chaque fois que l'une ou l'autre des Parties le demande, et il devrait viser à déterminer les intérêts respectifs des Parties ainsi que les incidences probables de l'action intentée éventuellement dans le cadre de la législation sur la concurrence. 6. Les Parties s'efforcent de parvenir à un accord au cours de ces consultations, compte dûment tenu de leurs intérêts respectifs et des différents moyens qui pourraient aussi permettre de réaliser les objectifs de ladite action. 7. S'il n'est pas trouvé d'accord, chaque Partie, dans l'application de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence, considère attentivement et avec bienveillance les vues exprimées par l'autre et a égard à la courtoisie, la modération et la mesure dans les relations internationales. 8. La Partie en vertu de la législation sur la concurrence de laquelle une action en justice privée a été entamée facilite l'accès de l'autre Partie à l'instance judiciaire compétente et/ou, s'il y a lieu, fournit des renseignements à cette instance. Ces renseignements pourraient porter sur ses propres intérêts en matière de relations extérieures, sur les intérêts que l'autre Partie a notifiés et, si possible, sur les résultats de toute consultation avec cette autre Partie au sujet de ladite action. 9. Dans la mesure où leur législation ou leur politique nationale ne l'empêche pas et conformément à toutes obligations internationales applicables, les Parties coopèrent en vue d'autoriser leurs compagnies aériennes ou autres ressortissants à divulguer aux autorités	*Le modèle de clause élaboré par l'OACI est destiné à constituer un ensemble de procédures complet mais adaptable pour le cas où deux parties ont connu ou pourraient connaître des difficultés dans leurs relations de transport aérien du fait de l'application de la législation nationale sur la concurrence. Il met l'accent sur la notification, la coopération, la retenue et le processus de consultation pour éviter ou résoudre les conflits effectifs ou potentiels. Son utilisation par les parties pourrait ne pas être pertinente, par exemple si les deux parties entérinent des pratiques de coopération entre les compagnies aériennes telles que la coordination des tarifs ou si aucune des deux parties n'a de législation sur la concurrence. Il n'est pas destiné non plus à s'ajouter aux méthodes existantes, et les obligations prévues devraient bien sûr recevoir l'aval des autorités des parties en matière de concurrence. De façon générale, il vise à renforcer les mécanismes bilatéraux d'évitement et de résolution des conflits et à amener dans le cadre bilatéral les problèmes que pose l'application au transport aérien des normes de la législation sur la concurrence. Cette disposition s'appuie principalement sur les concepts et principes énoncés dans les lignes directrices détaillées sur cette question qui ont été élaborées par l'OACI concurremment avec ce modèle de clause (voir le Doc 9587).*

Article 19 **Législation sur la concurrence**	**Notes explicatives**
compétentes de l'une et de l'autre des renseignements intéressant une action intentée en vertu de la législation sur la concurrence, à condition qu'une telle coopération ou divulgation ne soit pas contraire à leurs intérêts nationaux essentiels. 10. Pendant qu'une action intentée par les autorités chargées de la législation sur la concurrence d'une Partie fait l'objet de consultations avec l'autre Partie, la Partie sur le territoire de laquelle l'action a été intentée s'abstient, en attendant les résultats de ces consultations, d'exiger la divulgation de renseignements se trouvant sur le territoire de l'autre Partie et cette autre Partie s'abstient d'appliquer toute législation de blocage.	

Article 20 **Conversion des devises et transfert des recettes**	**Notes explicatives**
Chaque Partie autorise la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie, sur demande, à convertir et transférer à l'étranger, dans le pays de leur choix, toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport aérien et d'activités connexes directement liées au transport aérien qui dépassent les sommes dépensées localement, cette conversion et ce transfert étant autorisés rapidement, sans restriction, discrimination ni taxes y afférentes, au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de transfert.	*Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les « possibilités commerciales ».* *Cette disposition élaborée par l'OACI pour faciliter la conversion des devises et les transferts est une version plus large d'une disposition que l'on trouve dans presque tous les accords bilatéraux sur les services aériens.* *L'expression « activités connexes directement liées au transport aérien » comprend normalement les activités étroitement rattachées à la fourniture des services aériens, telles que les services d'autobus entre l'aéroport et les hôtels et, là où elle est autorisée, la fourniture de services d'escale à d'autres compagnies aériennes. Elle n'engloberait pas les activités telles que les recettes provenant des hôtels, de la location de voitures, des investissements dans le marché local de l'immobilier ou des actions et obligations, dont on peut supposer qu'elles feront l'objet d'un régime différent de conversion et de transfert. L'expression « sans taxes » concerne les taxes appliquées à la conversion et au transfert, et non pas l'impôt national sur le revenu, qui fait l'objet de l'article intitulé « Imposition ».*

Article 21 **Vente et commercialisation des produits des services aériens**	**Notes explicatives**
	Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les « possibilités commerciales ». *Certaines dispositions de cet article se rapportent aux « compagnies aériennes désignées ». Les parties pourraient se demander si les dispositions sur les activités prévues dans l'article devraient porter en fait sur toutes les compagnies aériennes d'une partie et non pas seulement sur les compagnies désignées.*

1. Chaque Partie accorde aux compagnies aériennes de l'autre Partie le droit de vendre et de commercialiser sur son territoire les produits des services aériens internationaux et services apparentés (directement ou par le biais d'agents ou d'autres intermédiaires choisis par la compagnie aérienne), y compris le droit d'établir des bureaux sur réseau et hors réseau.	*Cette disposition, élaborée par l'OACI, fournit une norme simple mais juste pour autoriser les compagnies aériennes à vendre et commercialiser leurs services. Cette clause ne s'applique pas à la vente et à la commercialisation des produits des services aériens par le truchement des systèmes informatisés de réservation (SIR), qui font l'objet d'une disposition distincte. Le terme « bureau sur réseau » décrit une situation dans laquelle un bureau est situé dans une ville ou un pays que la compagnie dessert directement ; un « bureau hors réseau » est situé dans une ville ou un pays que la compagnie ne dessert pas directement. Certains accords bilatéraux récents ajoutent la disposition optionnelle qui est entre parenthèses.*
2. [Chaque compagnie aérienne aura le droit de vendre des services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, si elle le juge bon, en devises librement convertibles d'autres pays, et toute personne sera libre d'acheter ces services de transport en devises acceptées par la compagnie.]	*Ce texte optionnel donne aux compagnies l'assurance qu'elles peuvent vendre librement en devises convertibles qu'elles acceptent, sans les obliger à accepter des devises dans lesquelles elles ne font pas affaire.*

Article 22 **Personnel étranger et accès aux services locaux**	**Notes explicatives**
	Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les « possibilités commerciales ». *Certaines dispositions de cet article se rapportent aux « compagnies aériennes désignées ». Les parties pourraient se demander si les dispositions sur les activités prévues dans l'article devraient porter en fait sur toutes les compagnies aériennes d'une partie et non pas seulement sur les compagnies désignées.*
Approches traditionnelle et transitoire	
1. La ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie seront autorisées, sur une base de réciprocité, à faire entrer et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants et leurs personnels commercial, opérationnel et technique nécessaires dans le cadre de l'exploitation des services convenus.	*Les approches traditionnelle et transitoire reposent sur la réciprocité qui, si on l'interprète de manière quantitative, se traduirait par une limite numérique du nombre d'employés des compagnies aériennes qui peuvent travailler sur le territoire de l'autre partie.*
2. La ou les compagnies aériennes désignées par une Partie peuvent à leur choix combler ces besoins en recourant à leur propre personnel ou aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne exerçant des activités sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à assurer de tels services pour d'autres compagnies aériennes.	
3. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie, dans le cadre desquels :	
a) chaque Partie, sur une base de réciprocité et avec le délai minimal, accordera aux représentants et au personnel prévus au paragraphe 1 les autorisations d'emploi, visas de visiteur et autres documents similaires nécessaires ;	

Article 22 **Personnel étranger et accès aux services locaux**	**Notes explicatives**
b) les deux Parties faciliteront et accéléreront les formalités relatives aux autorisations d'emploi pour le personnel exécutant certaines tâches temporaires d'une durée qui ne dépasse pas quatre-vingt-dix (90) jours.	*L'alinéa b) du paragraphe 3 vise les employés temporaires, pour lesquels les conditions d'emploi et de résidence pourraient être moins étendues que pour les employés à long terme.*
Libéralisation totale	
Chaque Partie autorisera les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie : a) à faire entrer et à maintenir sur son territoire les employés étrangers chargés d'exécuter des tâches de gestion ainsi que des tâches commerciales, techniques, opérationnelles ou spécialisées nécessaires à la prestation des services de transport aérien, conformément aux lois et règlements de l'État récepteur en matière d'entrée, de résidence et d'emploi ;	*L'alinéa a) de cette disposition de l'OACI relative au personnel étranger est destiné à faciliter l'affectation à l'étranger de certains personnels des compagnies aériennes — ceux qui sont chargés de réaliser des tâches de gestion, ainsi que des tâches commerciales, techniques et d'exploitation. La disposition est soumise aux obligations internationales ainsi qu'aux lois nationales de la partie réceptrice concernant l'entrée, la résidence et l'emploi, lesquelles, dans la plupart des cas, devraient être suffisamment souples pour tenir compte des obligations d'une partie au titre de cette disposition.*
b) à recourir aux services et au personnel de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne exerçant des activités sur son territoire et autorisée à assurer de tels services.	*L'alinéa b) vise à répondre au besoin de tenir compte de l'utilisation plus fréquente par les compagnies aériennes de personnel provenant de pays tiers, suite au développement des alliances et à la mondialisation des activités commerciales des compagnies. En conséquence, il inclurait la possibilité d'utiliser le personnel et les services d'une compagnie aérienne partenaire d'une alliance ou d'un arrangement de partage de codes, de même que toute société ou organisation locale autorisée à assurer un service.* *Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les « possibilités commerciales », ou même être prise en compte dans le tableau des routes.*

Article 23 **Changement de gabarit**	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle	
1. En exploitant un service convenu sur une route spécifiée, une compagnie aérienne désignée de l'une des Parties peut substituer un aéronef à un autre en un point du territoire de l'autre Partie aux conditions ci-après seulement : a) que ce soit justifié par des raisons d'économie d'exploitation ; b) que l'aéronef utilisé sur le tronçon de route le plus éloigné du point terminal dans le territoire de la première Partie n'ait pas une capacité plus grande que celui qui est utilisé sur le tronçon le plus proche ; c) que l'aéronef utilisé sur le tronçon le plus éloigné soit exploité seulement en liaison avec et comme prolongement du service offert par l'aéronef utilisé sur le tronçon le plus proche et soit	*Une disposition relative au changement de gabarit peut être un article autonome ou être traitée dans le tableau de routes. Généralement, un changement de gabarit permet à une compagnie aérienne d'exploiter des vols de façon plus économique sur des parcours internationaux éloignés de son propre territoire en adaptant plus étroitement la capacité de ses vols sur ces parcours aux volumes de trafic plus faibles à destination et en provenance de son territoire national auxquels on peut normalement s'attendre sur les tronçons les plus éloignés d'une route long-courrier.* *Dans le type traditionnel de formule de changement de gabarit, un changement d'aéronef est permis, mais sous réserve de plusieurs conditions, concernant notamment la*

Article 23 **Changement de gabarit**	**Notes explicatives**
programmé pour cela ; le premier arrivera au point de changement afin d'acheminer le trafic transféré de ou à transférer sur l'aéronef utilisé sur le tronçon le plus proche ; et sa capacité sera déterminée au premier chef par référence à cet objectif ; d) qu'il y ait un volume suffisant de trafic direct ; e) que la compagnie aérienne [ne se présente pas au public par annonces publicitaires ou autrement] [ne se présente ni directement ni indirectement, et que ce soit dans des horaires, des systèmes informatisés de réservation, des systèmes de calcul de tarifs ou des annonces publicitaires, ou par d'autres moyens], [comme offrant un service qui a son origine en un point où le changement d'aéronef est effectué] comme offrant un service autre que le service convenu sur les routes spécifiées dont il s'agit ; f) que lorsqu'un service convenu comprend un changement d'aéronef ce fait apparaisse dans tous les horaires, systèmes informatisés de réservation, systèmes de calcul de tarifs, annonces publicitaires et autres moyens analogues ; g) que les dispositions de l'article __ du présent Accord régiront tous les arrangements pris en ce qui concerne le changement d'aéronef ; h) qu'en correspondance avec tout vol d'un aéronef pénétrant dans le territoire sur lequel le changement d'aéronef sera effectué, un vol seulement pourra être effectué au départ de ce territoire [à moins que la compagnie aérienne ne soit autorisée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie à exploiter plus d'un seul vol].	*coordination des horaires, la taille des aéronefs, le volume de trafic et les limitations de capacité dans le cas d'un régime avec contrôle de la capacité. Les conditions visent à permettre le recours au changement de gabarit tout en le circonscrivant. L'alinéa e) contient un texte optionnel qui englobe des moyens modernes de commercialisation et de vente autres que les annonces publicitaires lorsqu'on offre un service avec changement de gabarit. À l'alinéa h), le texte optionnel donne plus de souplesse au transporteur qui exploite les vols en permettant, sous réserve d'autorisation, plus d'un vol à partir du point de changement. Les autres conditions auxquelles est soumis le changement de gabarit continueraient cependant de s'appliquer.*
2. Les dispositions du paragraphe 1 : a) ne restreignent pas le droit d'une compagnie aérienne désignée de changer d'aéronef sur le territoire de la Partie désignatrice ; b) ne permettent pas à une compagnie aérienne désignée d'une Partie de baser ses propres aéronefs sur le territoire de l'autre Partie aux fins de changements d'aéronef.	*Le paragraphe 2 permet le changement de gabarit sans restriction dans le pays des compagnies aériennes, mais interdit de baser des aéronefs sur le territoire de l'autre partie.*
3. Les dispositions du présent article ne limitent pas la possibilité pour une compagnie aérienne d'assurer des services au moyen d'arrangements de partage de codes et/ou de réservation de capacité ainsi que le prévoit le présent Accord [le Tableau de routes].	*Souvent, les dispositions des articles traditionnels sur le changement de gabarit ne conviennent pas aux situations de partage de codes et/ou de réservation de capacité ; si l'on veut les autoriser, il faut déroger aux dispositions sur le changement de gabarit. Le texte entre crochets conviendra si le tableau de routes figure dans une annexe à l'accord. Dans ce cas, les États pourraient placer dans cette annexe les dispositions sur le changement de gabarit.*
Approche transitoire 1. Chaque compagnie aérienne désignée peut, sur un vol ou tous les vols effectués sur les services convenus et à son choix, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie ou en tout point le long des routes spécifiées, sous réserve que :	*L'approche transitoire est une formule de changement de gabarit plus moderne et plus souple, avec pour seules contraintes les conditions concernant la coordination des horaires et la taille des aéronefs lorsqu'il y a plus d'un aéronef exploité au-delà du point de changement. Les mentions du*

Article 23 **Changement de gabarit**	**Notes explicatives**
a) l'horaire de l'aéronef utilisé au-delà du point de changement d'aéronef sera programmé en coïncidence avec l'aéronef à l'arrivée ou au départ, selon le cas ; b) dans le cas d'un changement d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie et si plus d'un aéronef est exploité au-delà du point de changement, pas plus d'un de ces aéronefs ne pourra être de même taille et aucun ne pourra être plus grand que l'aéronef utilisé sur le parcours de troisième et de quatrième liberté. 2. Aux fins des opérations de changement de gabarit, une compagnie aérienne désignée pourra utiliser son propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel en location, et elle pourra agir dans le cadre d'arrangements commerciaux avec une autre compagnie aérienne. 3. Une compagnie aérienne désignée pourra utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les parcours qu'elle effectue après un changement d'aéronef.	*paragraphe 2 relatives à l'utilisation de matériel loué et aux arrangements commerciaux présupposent que les parties se soient aussi entendues sur ces questions.*
Libéralisation totale Sur tout ou tous parcours internationaux 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.	*L'approche de la libéralisation totale est celle de nombreux accords de « ciel ouvert » et 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 bilatéraux 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 en prolongement ou en continuation du vol précédent. Le texte entre crochets supprime cette restriction pour les services tout-cargo.* *Dans certains accords entièrement libéralisés, il n'est pas nécessaire de conserver la restriction suivant laquelle le service doit être en continuation d'un vol de correspondance. Dans ces accords, il n'y a pas besoin d'un article distinct et il y a une mention « sans restrictions » dans le tableau de routes.*

Article 24 **Services d'escale**	**Notes explicatives**
	Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les « possibilités commerciales ». *Toutes les dispositions devraient contenir un renvoi aux dispositions sur la sécurité ou une phrase indiquant que les services d'escale seront régis par l'Annexe 6.* *Certaines dispositions de cet article se rapportent aux « compagnies aériennes désignées ». Les parties pourraient se demander si les dispositions sur les activités prévues dans l'article devraient porter en fait sur toutes les compagnies aériennes d'une partie et non pas seulement sur les compagnies désignées.*

Article 24 **Services d'escale**	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle	
Sous réserve des dispositions applicables en matière de sécurité, dont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant dans l'Annexe 6, la compagnie aérienne désignée peut, sur une base de réciprocité, employer les services d'une compagnie désignée de l'autre Partie pour les services d'escale sur le territoire de cette Partie.	*La nature réciproque de l'approche traditionnelle se traduit généralement par des services d'escale satisfaisants lorsque les compagnies désignées des deux parties desservent les mêmes aéroports de l'une et de l'autre partie. En revanche, lorsqu'il n'y a pas de réciprocité (par exemple si aucune compagnie désignée de l'autre partie ne dessert un aéroport où les compagnies désignées de la première partie ont des services d'escale), les compagnies jugent parfois les services non satisfaisants et les prix non compétitifs.*
Approche transitoire	
[Option 1/2]	
Sous réserve des dispositions applicables en matière de sécurité, dont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant dans l'Annexe 6, la compagnie aérienne désignée peut choisir entre des prestataires de services d'escale en concurrence.	*Cette approche permet à une compagnie désignée de choisir parmi les prestataires de services d'escale en concurrence. Cela peut amener une amélioration sur le plan des services et du coût en fonction du degré de concurrence. Cette approche est courante dans les aéroports ayant un grand nombre de compagnies et des contraintes physiques limitant le nombre de prestataires de services au sol qu'il est possible d'accueillir.*
[Option 2/2]	
1. Sous réserve des dispositions applicables en matière de sécurité, dont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant dans l'Annexe 6, la ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie seront autorisées, sur une base de réciprocité, à assurer leurs propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie et, à leur choix, à faire assurer la totalité ou une partie de leurs services d'escale par un agent autorisé à fournir de tels services par les autorités compétentes de l'autre Partie.	*Cette transition permet à une compagnie, sur une base de réciprocité, d'assurer ses propres services d'escale, ou de faire assurer ces services par un agent que les autorités compétentes de l'autre partie ont autorisé à assurer des services d'escale pour d'autres compagnies desservant le même aéroport sur le territoire de l'autre partie.*
2. La ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie auront aussi le droit d'assurer des services d'escale pour d'autres compagnies desservant le même aéroport sur le territoire de l'autre Partie.	
3. L'exercice des droits énoncés aux paragraphes 1 et 2 ne sera soumis qu'aux restrictions physiques ou opérationnelles résultant de considérations relatives à la sécurité ou à la sûreté des aéroports. Ces restrictions seront appliquées uniformément et à des conditions qui ne seront pas moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute compagnie assurant des services aériens internationaux similaires au moment où les restrictions sont imposées.	*Le paragraphe 3 reconnaît qu'il peut falloir restreindre les droits relatifs aux services d'escale, mais uniquement pour des considérations de sécurité ou de sûreté aéroportuaire. Il accorde aussi le traitement de la nation la plus favorisée et le traitement national pour l'application de ces restrictions.*
Libéralisation totale	
1. Sous réserve des dispositions applicables en matière de sécurité, dont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant dans l'Annexe 6, chaque Partie autorisera la ou les	*Dans l'approche libéralisation totale, élaborée par l'OACI, la compagnie désignée a un choix plus large pour ce qui est des services d'escale : elle peut assurer ses propres services ou*

Article 24 **Services d'escale**	**Notes explicatives**
compagnies aériennes de l'autre Partie, au choix de chaque compagnie : a) à assurer ses propres services d'escale ; b) à assurer les services d'escale d'autres transporteurs aériens ; c) à se joindre à d'autres pour former une entité assurant ces services ; d) à choisir parmi des prestataires de services en concurrence. 2. Un transporteur aérien est autorisé à choisir librement parmi les solutions disponibles et à combiner ou à modifier ses options, sauf s'il peut être démontré que cela n'est pas possible en pratique, ou dans le cas de contraintes liées à des considérations pertinentes de sécurité et de sûreté ou (à l'exception des services visés en a)) à un volume d'activité aéroportuaire insuffisant pour permettre à des prestataires concurrents d'en vivre. 3. Les Parties seraient toujours tenues de prendre les mesures nécessaires pour garantir une tarification raisonnable fondée sur les coûts et un traitement équitable et égal pour les transporteurs aériens de l'autre ou des autres Parties.	*recourir à ceux d'une autre compagnie, assurer les services d'autres compagnies, se joindre à d'autres compagnies pour assurer les services collectivement ou choisir parmi des prestataires en concurrence (voir le Doc 9587).* *Suivant les circonstances qui leur sont propres, les États devraient envisager l'introduction progressive des services assurés par les compagnies elles-mêmes ainsi que des prestataires multiples en fonction, le cas échéant, de la taille de l'aéroport.* *À certains aéroports, il est possible que le nombre de transporteurs aériens ou les limites physiques des installations ne permettent pas à tous les transporteurs d'assurer leurs propres services d'escale côté piste ; dans ce cas, les transporteurs qui sont admis à le faire devraient être choisis suivant une procédure objective, transparente et non discriminatoire et il devrait y avoir d'autres prestataires compétitifs.*

Article 25 **Arrangements de partage de codes/ de coopération**	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle	*On peut traiter le partage de codes de la même manière que les autres arrangements de coopération intercompagnies, en exigeant que les compagnies en cause aient l'autorisation appropriée (dans le cas du partage de codes, les droits de trafic sous-jacents) et remplissent les conditions normalement appliquées à de tels accords. Le texte ci-après est néanmoins présenté pour les États qui souhaiteraient avoir un article spécifique sur le partage de codes.* *Une autre solution, que certains États pourraient juger préférable, serait de traiter du partage de codes dans un article sur les possibilités commerciales ou dans les notes du tableau de routes.* *La plupart des accords traditionnels traitent implicitement des ententes intercompagnies par l'approbation des tarifs intercompagnies, mais il est rare qu'il y ait des dispositions spécifiques sur l'utilisation d'aéronefs loués, la réservation de capacité et les arrangements plus récents de partage de codes. Ces arrangements sont soit approuvés au cas par cas par les autorités aéronautiques concernées, soit l'objet de protocoles d'accord.*

Article 25 **Arrangements de partage de codes/ de coopération**	**Notes explicatives**
[Option 1/2] **Approche transitoire**	
Chaque compagnie aérienne désignée peut conclure des arrangements de commercialisation en coopération, notamment en matière de coentreprises, de réservation de capacité et de partage de codes, avec des compagnies de l'une ou l'autre Partie, sous réserve que les deux compagnies détiennent les autorisations appropriées et répondent aux conditions normalement appliquées à ces arrangements.	*L'approche transitoire reconnaît expressément l'emploi de ces types d'accords de coopération, mais les limite aux compagnies désignées des parties à l'accord. À titre de mesure transitoire, certains accords bilatéraux limitent l'emploi du partage de codes à des routes déterminées ou à un nombre précis de vols susceptibles d'être modifiés plus tard par des entretiens ultérieurs et/ou un échange de notes.*
Libéralisation totale	
1. Pour exploiter ou offrir les services autorisés sur les routes convenues, toute compagnie aérienne désignée d'une Partie peut conclure des arrangements de commercialisation en coopération notamment en matière de coentreprises, de réservation de capacité et de partage de codes avec :	*L'étape de la libéralisation totale prévoit les arrangements de coopération avec des compagnies d'un pays tiers et avec des prestataires de services de transport de surface. Dans la plupart des accords de « ciel ouvert », on prévoit aussi la location avec équipage entre compagnies des parties, mais, dans le présent modèle d'accord, la location fait l'objet d'un article distinct.*
a) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'une ou l'autre Partie ;	
b) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers ;	
c) un prestataire de services de transport de surface de n'importe quel pays, sous réserve que toutes les compagnies aériennes qui concluent ces arrangements 1) détiennent les autorisations appropriées et 2) répondent aux conditions normalement appliquées à ces arrangements.	
2. Les Parties conviennent de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les consommateurs soient pleinement informés et protégés en ce qui concerne les vols en partage de code exploités en direction ou en provenance de leur territoire et que, au minimum, les renseignements nécessaires soient fournis aux passagers comme suit :	*L'expression « les conditions normalement appliquées » aux arrangements de coopération comprendrait, dans le cas du partage de codes par exemple, les conditions d'information et de protection des consommateurs. Cela pourrait prendre la forme d'un article supplémentaire tiré du Doc 9587.*
a) oralement et, si possible, par écrit au moment de la réservation ;	
b) par écrit, sur le billet lui-même et/ou (si ce n'est pas possible) sur l'itinéraire qui accompagne le billet, ou sur tout autre document remplaçant le billet, comme une confirmation écrite, y compris des renseignements sur la personne à contacter en cas de problème ainsi qu'une indication claire de la compagnie aérienne responsable en cas de dommage ou d'accident ;	*L'expression « sur tout autre document remplaçant le billet, comme une confirmation écrite » couvre le cas de la billetterie électronique.*
c) oralement à nouveau, par le personnel au sol de la compagnie aérienne à toutes les étapes du voyage.	
[3. Les compagnies aériennes sont tenues de déposer pour approbation tout arrangement de coopération prévu auprès des autorités aéronautiques des deux Parties au moins __ jours avant la date prévue de son introduction.]	*Cette disposition optionnelle sur l'obligation de dépôt pourrait permettre aux autorités aéronautiques de vérifier que toutes les compagnies ont les autorisations nécessaires et répondent aux conditions appliquées à ces arrangements. La législation et la réglementation nationales pourraient aussi servir à cette fin.*

Article 25 **Arrangements de partage de codes/ de coopération**	**Notes explicatives**
[Option 2/2] **Approche transitoire et libéralisation totale**	
1. Compte tenu des exigences réglementaires normalement appliquées à ces activités par les autorités aéronautiques de chaque Partie, chaque compagnie aérienne désignée de l'autre Partie peut conclure des arrangements de coopération en vue :	
a) d'offrir les services convenus sur les routes spécifiées en partage de codes (c.-à-d. en vendant le service de transport sous son propre code) sur des vols exploités par une ou plusieurs compagnies aériennes de l'une ou l'autre Partie [et/ou d'un pays tiers] ;	*L'alinéa a) permet aux transporteurs aériens d'offrir leurs services en vendant des transports sous leurs propres codes (transporteurs commercialisateurs) sur des vols exploités par des compagnies de l'une ou l'autre partie et/ou par des transporteurs de pays tiers (transporteurs exploitants), si l'on retient le texte entre crochets. (Pour limiter le partage de codes aux compagnies désignées des parties, il faut omettre le texte entre crochets.)*
b) de transporter du trafic sous le code de tout autre compagnie aérienne que les autorités aéronautiques d'une Partie ont autorisée à vendre des services de transport sous son propre code sur des vols exploités par ladite compagnie désignée de l'autre Partie.	*L'alinéa b) permet aux compagnies désignées d'assurer des transports sous le code d'autres compagnies.*
2. Les services en partage de codes comportant un transport entre des points d'une Partie seront limités aux vols exploités par une ou plusieurs compagnies aériennes autorisées par les autorités aéronautiques de cette Partie à assurer un service entre des points de son territoire, et tout transport entre des points de ce territoire sous le code de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie ne sera offert que dans le cadre d'un voyage international. Toutes les compagnies engagées dans des arrangements de partage de codes devront détenir les autorisations de route sous-jacente appropriées. Les compagnies seront autorisées à transférer sans limites du trafic entre des aéronefs assurant des services en partage de codes. Les autorités aéronautiques d'une Partie ne refuseront pas à la ou aux compagnies de l'autre Partie la permission d'assurer en partage de codes les services prévus en a) pour la raison que la ou les compagnies exploitant les aéronefs n'ont pas reçu de ces autorités le droit de transporter du trafic sous le code de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie.	*La première phrase du paragraphe 2 permet le partage de codes sur des tronçons intérieurs du territoire d'une partie, mais uniquement dans le cadre d'un voyage international. La dernière phrase interdit aux autorités aéronautiques d'une partie de refuser une approbation de service en partage de codes pour la raison que la compagnie exploitante n'a pas reçu de cette partie les droits de transporter du trafic sous le code de la compagnie désignée de l'autre partie. Si un tel refus était possible, l'autre partie pourrait empêcher de nombreuses possibilités de partage de codes que les dispositions visent à permettre.*
3. Aux fins de l'article __ (Capacité), les autorités aéronautiques d'une Partie n'imposeront pas de limites à la capacité qu'offriront la ou les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie sur les services en partage de codes.	*Le paragraphe 3 prend en considération l'importance de la clarté pour ce qui est de la capacité autorisée dans les services en partage de codes. Souvent, il n'y a pas de limites à la capacité que peuvent offrir, aux fins de marketing, des transporteurs sur les services en partage de codes ; cependant, les vols exploités avec leur propre matériel par des transporteurs qui sont désignés en vertu de l'accord sont souvent soumis à des restrictions de capacité, que l'on emploie aussi ou non le code d'un autre transporteur pour ces vols. La capacité des transporteurs exploitants d'un pays tiers n'est normalement soumise qu'aux dispositions d'un accord sur les services aériens entre l'État du transporteur exploitant et l'autre partie.*

Article 26 **Location d'aéronefs**	**Notes explicatives**
	Définitions : *a) L'expression « location avec équipage » désigne la location-bail d'un aéronef avec son équipage.* *b) L'expression « location sans équipage » désigne la location-bail d'un aéronef sans équipage.*
1. L'une ou l'autre Partie peut empêcher, pour les services exploités en vertu du présent Accord, l'utilisation d'aéronefs loués qui ne satisfont pas aux dispositions des articles __ (Sécurité) et __ (Sûreté).	*Pour ce qui est de la sécurité et de la sûreté, ce paragraphe traite les aéronefs loués de la même façon que les autres aéronefs exploités par les compagnies désignées en vertu de l'accord. Il indique clairement qu'une partie peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués qui ne répondent pas aux normes de sécurité et de sûreté. En application de ce type de paragraphe, certains États exigent le dépôt préalable des arrangements de location concernant des routes internationales pour pouvoir agir à temps si les autorités considèrent qu'il pourrait y avoir des problèmes de sécurité. Dans certains cas, les États tiennent des listes de compagnies dont on peut louer les aéronefs et/ou des listes de compagnies dont on ne peut pas en louer, en se fondant par exemple sur les rapports des audits de supervision de la sécurité de l'OACI ou sur les registres des inspections sur piste.* *Pour prendre en compte les questions de sécurité que soulève l'utilisation d'aéronefs loués dans certaines situations, les États peuvent, dans les trois étapes, conclure des accords en vertu de l'article 83* bis *pour transférer à l'État de l'exploitant certaines responsabilités que la Convention confère à l'État d'immatriculation, en se conformant aux éléments d'orientation pertinents de l'OACI. Une partie qui n'a pas ratifié l'article 83* bis *(et qui n'est donc pas tenue de reconnaître un accord conclu au titre de cet amendement) pourrait convenir de reconnaître un transfert de responsabilités résultant d'un accord en vertu de l'article 83* bis *conclu par l'autre (une autre) partie à l'accord sur les services aériens. Naturellement, cette reconnaissance ne porterait que sur les activités visées par l'accord sur les services aériens en question.* *En pratique, au moins initialement, pour une partie ayant des préoccupations en matière de sécurité à propos d'une situation donnée comportant l'utilisation d'aéronefs loués, il pourrait être plus facile de consulter la partie dont la compagnie a pris les aéronefs en location, d'autant que l'État de la compagnie qui les a donnés en location peut ne pas être partie à l'accord. Lorsqu'ils envisagent d'agir au titre du paragraphe 1, les États devraient d'abord voir s'il a été répondu à leurs préoccupations quant à la sécurité des aéronefs loués au moyen des éléments d'orientation et des procédures de l'OACI, qui établissent clairement les obligations en matière de maintien de la navigabilité et l'adéquation des conditions d'exploitation et de maintenance de ces aéronefs loués, en fonction des normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI ainsi que des éléments d'orientation tels que le* Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation *(Doc 8335), le* Manuel de navigabilité *(Doc 9760) et les O*rientations sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale *(Circulaire 295).*

Article 26 **Location d'aéronefs**	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle	
2. Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent utiliser des aéronefs loués auprès d'autres compagnies aériennes pour exploiter les services convenus en vertu du présent Accord, à condition que les arrangements de location conclus répondent aux conditions suivantes :	*Ces paragraphes fixent des conditions d'utilisation des aéronefs loués qui font en sorte que les droits prévus dans l'accord ne soient exercés que par les compagnies désignées des deux parties contractantes et à leur avantage. Pour ce qui est des modalités, il est généralement exigé que les autorités aéronautiques approuvent au préalable l'utilisation d'aéronefs loués, sauf dans les cas indiqués au paragraphe 5.*
a) ces arrangements n'équivalent pas à donner à une compagnie aérienne d'un autre pays auprès de laquelle les aéronefs sont loués un accès à des droits de trafic dont elle ne dispose pas ;	
b) la compensation financière que doit recevoir la compagnie qui donne les aéronefs en location ne sera pas liée au succès financier des opérations de la compagnie qui prend les aéronefs ;	
c) les services convenus exploités au moyen des aéronefs loués ne seront pas rattachés à des services exploités sur sa ou ses propres routes par la compagnie qui donne les aéronefs en location, d'une manière qui constituait des services directs par le même aéronef.	
3. Les arrangements de location proposés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties. La compagnie aérienne désignée qui propose d'utiliser des aéronefs loués notifiera le plus tôt possible aux autorités aéronautiques de chaque Partie les conditions de ces arrangements proposées.	
4. Les autorités aéronautiques ne refuseront toutefois pas d'approuver des arrangements suivant lesquels la ou les compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre Partie louent des aéronefs pour des raisons d'urgence, à condition que la durée de ces arrangements ne dépasse pas [90] jours et que les conditions de ces arrangements, y compris la nature de l'urgence, leur aient été notifiées.	
5. Rien de ce qui précède n'empêche une compagnie aérienne désignée de louer des aéronefs auprès de l'autre ou des autres compagnies désignées de l'une ou l'autre Partie ou auprès d'une source non aéronautique qui ne contrôle pas une autre compagnie aérienne (et qui n'est pas sous le contrôle d'une autre compagnie aérienne ou d'une entité qui contrôle une autre compagnie aérienne). Dans ces cas, une simple notification de la compagnie désignée aux autorités aéronautiques de l'autre Partie suffit.	
Approche transitoire	*Cette approche donne le choix entre deux options. La principale différence porte sur le traitement des aéronefs loués avec équipage auprès de pays tiers.* *Parfois appelées « locations-acquisitions », les locations sans équipage d'aéronefs dont le propriétaire n'est pas une compagnie aérienne sont autorisées de façon pratiquement universelle et ne sont généralement pas visées par les accords*

Article 26 **Location d'aéronefs**	**Notes explicatives**
	sur les services aériens. Certains États les mentionnent tout de même expressément dans leurs accords. Dans chaque approche, il est donné des formulations optionnelles, placées entre crochets. *Par leur législation ou leur réglementation nationale ou par accord mutuel entre les autorités aéronautiques concernées, certains États peuvent autoriser d'avance un ou plusieurs types de location d'aéronefs, comme les locations sans équipage auprès d'une compagnie aérienne, les locations avec équipage entre compagnies de la même partie, les locations avec équipage auprès de compagnies de l'autre partie ou les locations avec équipage auprès de compagnies de pays tiers, sous réserve dans tous les cas du respect des dispositions bilatérales, nationales et régionales applicables en matière de sécurité et de sûreté.* *Dans certains cas, un État peut empêcher que les services soient exploités par une compagnie dont la flotte est principalement ou entièrement composée d'aéronefs loués avec équipage auprès d'une tierce partie.*
[Option 1/2] 2. Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent assurer les services visés par le présent Accord : a) au moyen d'aéronefs loués sans équipage auprès de toute [société, y compris d'une] compagnie aérienne ; b) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès d'autres compagnies aériennes de la même Partie ; c) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès de compagnies aériennes de l'autre Partie ; d) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès de compagnies aériennes de pays tiers, à condition que toutes les compagnies aériennes qui participent aux arrangements prévus en b), c) et d) détiennent les autorisations appropriées et répondent aux conditions normalement appliquées à ces arrangements.	*L'expression « autorisations appropriées » a un sens plus large que les habituels « droits de route et/ou de trafic » accordés en vertu d'un accord bilatéral ; elle comprend :* *1) l'autorisation économique et l'autorisation d'exploitation concernant la sécurité accordées aux compagnies qui donnent ou qui prennent les aéronefs en location (que ces autorisations relèvent ou non de l'accord bilatéral) sur les routes à desservir ;* *2) toutes approbations nationales ou régionales requises pour le type particulier de location en cause.* *Ce paragraphe vise les quatre situations énoncées dans les alinéas. Dans le cas a) [locations sans équipage], l'utilisation des aéronefs est autorisée sans restriction, sous réserve seulement des conditions de sécurité et de sûreté. Certains États préfèrent ne viser dans l'accord que les aéronefs loués sans équipage qui appartiennent à des compagnies aériennes tandis que d'autres peuvent vouloir viser expressément toutes les locations sans équipage, y compris celles qui sont faites auprès d'entités qui ne sont pas des compagnies aériennes.* *Dans les cas b) et c), cette option permet l'utilisation des aéronefs sous réserve que les conditions de sécurité et de sûreté soient respectées et que la compagnie qui donne les aéronefs comme celle qui les prend possèdent le permis d'exploitation nécessaire. Même si, dans ces situations, les deux compagnies auront ordinairement ce permis d'exploitation, les deux parties font ici l'objet d'un alinéa distinct pour prévoir le cas où les exigences de sécurité de l'État de la compagnie qui prend les aéronefs ne permettent pas les locations avec équipage auprès de compagnies d'autres États (p. ex. les États-Unis).* *Pour ce qui est de la situation d) [locations avec équipage auprès de compagnies de pays tiers], cette option permet d'employer les*

Article 26 **Location d'aéronefs**	**Notes explicatives**
	aéronefs en la soumettant à une condition d'autorisation plus large qui comprend non seulement l'octroi de tous droits économiques nécessaires aux compagnies qui participent à l'arrangement de location, mais aussi toutes approbations nationales ou régionales requises. On prend ainsi en compte le cas où les États pourraient exiger une autorisation spécifique pour certaines opérations au moyen d'aéronefs loués.
[Option 2/2]	
2. Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent assurer les services visés par le présent Accord : a) au moyen d'aéronefs loués sans équipage auprès de toute [société, y compris d'une] compagnie aérienne ; b) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès d'autres compagnies aériennes de la même Partie ; c) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès de compagnies aériennes de l'autre Partie ; d) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès de compagnies aériennes de pays tiers, à condition que cela ne se fasse qu'au titre d'arrangements qui n'équivalent pas à donner à la compagnie qui donne les aéronefs en location un accès à des droits de trafic qu'elle n'a pas par ailleurs.	*Cette option permet l'utilisation d'aéronefs loués dans les trois premières situations, sous réserve seulement des conditions de sécurité et de sûreté. Dans le cas d), contrairement à la première option, cette seconde option permet l'utilisation des aéronefs sous réserve d'une condition plus spécifique et plus restrictive, à savoir qu'il ne doit pas résulter de l'arrangement que la compagnie qui donne les aéronefs en location avec équipage exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.*
3. Nonobstant les dispositions de l'alinéa d) du paragraphe 2, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent assurer les services visés par le présent Accord au moyen d'aéronefs loués à court terme et de façon ponctuelle avec équipage auprès de compagnies aériennes de pays tiers.	*Le paragraphe 3 de la seconde option crée une exemption à la condition de disposer des droits de trafic énoncée en 2 d) dans les situations imprévues qui exigent de remplacer un aéronef d'urgence et pour une durée limitée, par exemple pour assurer un ou plusieurs vols d'un service régulier si l'aéronef utilisé normalement est immobilisé de façon imprévue par une défaillance mécanique.*
Libéralisation totale	
2. Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent exploiter les services visés par le présent Accord au moyen d'aéronefs loués qui répondent aux conditions applicables de sécurité et de sûreté.	*Cette approche permet d'utiliser des aéronefs loués de tous types dans la mesure où ils répondent aux conditions applicables de sécurité et de sûreté.*

Article 27 **Services intermodaux**	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle	
Chaque compagnie aérienne désignée peut utiliser le transport intermodal s'il est approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties.	*Dans l'approche traditionnelle, le dépôt et l'approbation de tarifs de passagers et de fret intermodaux (p. ex. air/rail, air/route) reconnaissent implicitement cette forme de transport.*

Article 27 **Services intermodaux**	**Notes explicatives**
Approche transitoire	
Chaque compagnie aérienne désignée peut employer ses propres services ou les services assurés par d'autres pour le transport de surface de fret aérien.	*L'étape transitoire inclut par exemple l'utilisation d'installations douanières aéroportuaires pour le fret de surface, le transport sous douane, le transport en provenance ou à destination de tout point de pays tiers ainsi que la facturation d'un prix unique pour le transport intermodal (pourvu que l'expéditeur ne soit pas induit en erreur quant aux faits concernant un tel transport).*
Libéralisation totale	
[Option 1/2]	
Chaque compagnie aérienne désignée peut utiliser sans restriction des modes de transport de surface en conjugaison avec le transport aérien international de passagers et de fret.	*La mention des passagers et l'expression « sans restriction » sont les principales différences entre l'étape transitoire et la libéralisation totale.*
[Option 2/2]	
Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes et les fournisseurs indirects de transports de fret des deux Parties sont autorisés, sans restriction, à employer en correspondance avec le transport aérien international tout moyen de transport de surface pour l'acheminement de marchandises à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des Parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports ayant des installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane dans le cadre des lois et réglementations applicables. Ces marchandises, qu'elles soient acheminées par voie de surface ou par voie aérienne, auront accès aux procédures et installations douanières aéroportuaires. Les compagnies aériennes pourront choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou de les assurer par le biais d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris les transports de surface exploités par d'autres compagnies aériennes et par des fournisseurs indirects de transport de fret. Ces services de fret intermodaux pourront être offerts à un prix unique direct pour le transport aérien et le transport de surface combinés, pourvu que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant aux faits concernant un tel transport.	*Cette disposition vise à donner aux divers intervenants d'une expédition intermodale de fret une latitude totale quant au service, à la capacité et à la tarification de même que pour l'accès aux services douaniers et aux autres installations et services. On trouve maintenant une disposition de ce type dans beaucoup d'accords de « ciel ouvert », particulièrement là où le volume des échanges par voie aérienne entre les parties justifie une telle mesure de libéralisation.*

Article 28 **Systèmes informatisés de réservation (SIR)**	**Notes explicatives**
	Certaines dispositions de cet article se rapportent aux « compagnies aériennes désignées ». Les parties pourraient se demander si les dispositions sur les activités prévues dans l'article devraient porter en fait sur toutes les compagnies aériennes d'une partie et non pas seulement sur les compagnies désignées.

Article 28 **Systèmes informatisés de réservation (SIR)**	**Notes explicatives**
[Option 1/3] Chaque Partie applique sur son territoire le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation.	*Cette variante est un modèle OACI destiné, en particulier, aux parties qui n'ont pas nécessairement de réglementation en matière de SIR mais qui sont disposées à appliquer le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement de ces systèmes (voir le Doc 9587).*
[Option 2/3] Chaque Partie applique sur son territoire le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation, de façon compatible avec les autres règlements et obligations applicables concernant ces systèmes.	*Cette variante renvoie au Code de l'OACI, mais elle est compatible avec toute autre réglementation applicable. (Il pourrait s'agir des codes sur les SIR de l'Union européenne, de la Conférence européenne de l'aviation civile et de la Commission arabe de l'aviation civile, ou des règlements nationaux. Par l'emploi du mot « obligations », on tient compte de ce que certains États appliqueront les dispositions de l'Accord général sur le commerce des services [AGCS], dont l'Annexe sur les services de transport aérien s'applique aux SIR.)*
[Option 3/3] Les Parties conviennent de ce qui suit : a) un des aspects les plus importants de la capacité pour une compagnie aérienne de faire concurrence est sa capacité d'informer le public de ses services de manière équitable et impartiale ; par conséquent, la qualité de l'information sur les services aériens dont disposent les agences de voyages qui transmettent directement cette information au public et la capacité pour une compagnie de proposer à ces agences des systèmes informatisés de réservation (SIR) compétitifs constituent le fondement des possibilités concurrentielles d'une compagnie ; b) il est également nécessaire de faire en sorte que les intérêts des consommateurs des produits du transport aérien soient protégés contre tout usage indu de cette information et toute présentation trompeuse de cette dernière et que les compagnies aériennes de même que les agences de voyages aient accès à des systèmes informatisés de réservation véritablement concurrents.	*Cette variante prend en compte le fait que certains accords bilatéraux énoncent de façon très détaillée les principes applicables qui régissent la réglementation et le fonctionnement des SIR, généralement parce qu'une seule des parties a une réglementation approfondie sur les SIR, qui est reprise dans les dispositions de ce type d'article. Cependant, étant donné l'évolution rapide de la distribution des produits des compagnies aériennes, une formulation moins détaillée serait sans doute plus souple et plus facile à appliquer aux circonstances actuelles.*

Article 29 **Interdiction de fumer**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie interdit ou fait interdire par ses compagnies aériennes de fumer sur tous les vols transportant des passagers qui sont exploités par ses compagnies entre les territoires des Parties. Cette interdiction s'applique à tous les emplacements de l'aéronef, depuis le moment où commence l'embarquement des passagers jusqu'au moment où leur débarquement est terminé. 2. Chaque Partie prend toutes les mesures qu'elle juge raisonnables pour assurer le respect des dispositions de cet article par ses compagnies aériennes ainsi que par leurs passagers et leurs membres d'équipage, y compris par l'imposition de peines appropriées.	*Cet article oblige chaque partie à interdire de fumer sur tous les vols de passagers de ses compagnies entre les territoires des parties, et à prendre des mesures raisonnables pour faire appliquer cette interdiction. La nécessité de cette disposition diminuera car l'interdiction de fumer à bord des aéronefs est de plus en plus courante dans le monde.*

Article 30 **Protection de l'environnement**	**Notes explicatives**
Les Parties souscrivent à la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation. S'agissant de l'exploitation aérienne entre leurs territoires respectifs, elles conviennent de se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 16 de l'OACI ainsi qu'à la politique et aux éléments d'orientation existants de l'OACI sur la protection de l'environnement.	*Les États peuvent souhaiter placer une clause sur l'environnement dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens pour prendre en compte l'incidence du secteur du transport aérien sur l'environnement.*

Article 31 **Statistiques**	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle	
Les autorités aéronautiques de chaque Partie communiquent [ou font communiquer par sa ou ses compagnies aériennes désignées] aux autorités aéronautiques de l'autre Partie [, sur demande,] les états statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis afin d'examiner la capacité offerte sur les services convenus exploités par la ou les compagnies aériennes désignées par la première Partie.	*Une disposition sur les statistiques figure généralement dans les accords qui ont un régime de capacité soit du type de la détermination préalable, soit du type Bermudes I. La principale différence dans l'utilisation de cette variante est que la communication de statistiques sera vraisemblablement obligatoire dans le cas de la détermination préalable, mais « sur demande » dans le cas de Bermudes I. Les statistiques pourront être communiquées par l'autorité aéronautique ou, en variante, il peut être prévu que ce soit les compagnies aériennes désignées qui les communiquent. L'objectif est généralement énoncé, à savoir examiner la capacité offerte sur les routes convenues, et à cette fin des statistiques d'origine et de destination seraient requises. Certains accords peuvent spécifier la périodicité en précisant la période de trafic ou la fréquence de la communication, mensuelle par exemple, si la communication est obligatoire.*
Approche transitoire	
Les autorités aéronautiques des deux Parties se communiquent mutuellement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements similaires relatifs au trafic acheminé sur les services convenus.	*Cette variante peut aussi être appliquée aux arrangements de détermination préalable ou du type Bermudes I, mais elle est plus simple et n'énonce pas l'objectif de la communication. C'est donc une approche qui pourrait être utilisée dans des accords plus libéraux, où la nécessité de statistiques n'est pas liée au contrôle de la capacité, mais plutôt aux études.* *Dans certains de ces accords, une partie peut exiger qu'une compagnie fournisse des données concernant les prix (tarifs), par exemple s'il est prétendu qu'il y a une tarification prédatrice [voir l'article 17 – Établissement des prix (tarifs), Double désapprobation, paragraphe 2, option 2].*
Libéralisation totale	
	Les accords de « ciel ouvert » n'exigent normalement pas le dépôt de statistiques.

Article 32 **Approbation des programmes de vols**	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle 1. La compagnie aérienne désignée de chaque Partie soumettra pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie le programme de vols qu'elle envisage au moins trente (30) jours avant que les services convenus ne soient assurés. Elle fera de même pour toute modification de ce programme. 2. Dans le cas de vols supplémentaires que la compagnie aérienne désignée d'une Partie souhaite assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, cette compagnie demandera la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie. Ces demandes seront normalement soumises au moins deux (2) jours ouvrables avant l'exécution des vols.	*Cette disposition est courante dans les accords traditionnels dans lesquels les deux parties déterminent la capacité d'avance. Il y est exigé que, avant la mise en œuvre des services, les compagnies désignées soumettent aux autorités aéronautiques les programmes de vols convenus, avec les horaires, la fréquence des services et les types d'aéronefs prévus, de même que toute modification ou tout vol supplémentaire.* *Dans certains accords, cette disposition pourrait faire partie de l'article sur la capacité.*

Article 33 **Consultations**	**Notes explicatives**
	Normalement, la disposition sur la consultation est de portée générale et certaines questions, telles que la sûreté de l'aviation et la sécurité, mais aussi la capacité et les tarifs ainsi que l'amendement de l'accord, pourront faire l'objet de processus de consultation distincts et spécifiques quant à l'objet, aux délais et aux méthodes (p. ex. échange de documents). *La disposition sur la consultation est fondée sur une formule relativement normalisée, même s'il existe plusieurs approches différentes quant à la formulation de l'objectif des consultations, leurs modalités et la forme de la demande.*
Approche traditionnelle Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord. L'une ou l'autre Partie peut aussi demander la tenue d'une réunion de « haut niveau », jusqu'au niveau ministériel, si elle le juge nécessaire, pour faire avancer le processus de consultation.	*Dans cette approche, le processus de consultation peut prendre la forme du processus régulier avec la possibilité de monter jusqu'à des niveaux gouvernementaux plus élevés.*
Approche traditionnelle et libéralisation totale 1. L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, demander des consultations sur l'interprétation, l'application, la mise en œuvre ou l'amendement du présent Accord ou sur le respect de cet Accord.	*Dans cette approche, le processus de consultation peut être déclenché par une demande de l'une ou l'autre partie qui souhaite soulever une question donnée. Il est plus probable que la formule de la « demande » soit davantage employée que l'expression « de temps à autre » dans les accords libéralisés ou de « ciel ouvert », où la nécessité de consultations régulières est sans doute moins grande.*

Article 33 **Consultations**	**Notes explicatives**
2. Ces consultations [, qui peuvent se faire dans le cadre de discussions ou par correspondance,] commenceront dans les 60 [30] jours qui suivent la date à laquelle l'autre Partie aura reçu une demande [écrite ou verbale], à moins que les Parties n'en conviennent autrement.	*Les passages entre crochets se rencontrent dans les accords plus récents ; ils prennent en compte les moyens de communication modernes, qui réduisent la nécessité de réunions entre les personnels des parties.*

Article 34 **Règlement des différends**	**Notes explicatives**
	Au niveau bilatéral, ce sont les consultations et/ou les négociations qui sont la démarche initiale et la plus fructueuse dans toutes les approches de base pour le règlement des différends. Si ce processus ne permet pas de parvenir à une entente, ou si les parties n'arrivent pas à régler le différend, il est alors prévu trois possibilités, à savoir le règlement par les voies diplomatiques, l'arbitrage et la médiation, qui est une étape intermédiaire entre les consultations et l'arbitrage. Ces trois possibilités relient le processus de règlement des différends à l'accord bilatéral. (Cependant, une clause générale sur les possibilités équitables et égales de faire concurrence a souvent été employée pour les situations qui ne sont pas expressément couvertes par l'accord.)
Approche traditionnelle	
Voies diplomatiques	
[Voir ci-dessous les deux approches « Arbitrage », comme solutions de rechange]	
1. Si un différend survient entre les Parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent Accord [à l'exception de différends survenant dans le cadre de l'article __ (Concurrence loyale), de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Établissement des prix/tarifs)], les Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de consultations et de négociation.	*Cette disposition comporte un libellé optionnel pour le cas où il y a un processus de consultation distinct pour les articles sur la concurrence loyale ou sur la sécurité.*
2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par négociation, le différend sera réglé par les voies diplomatiques.	*Cette approche repose sur les voies diplomatiques dans le cas où les consultations n'aboutissent pas à un règlement. Il faut être conscient de ce qu'en faisant monter un différend à des niveaux gouvernementaux plus élevés, on court le risque qu'il y ait une décision fondée sur d'autres éléments que le transport aérien.*
Arbitrage	
[Voir « Voies diplomatiques » ci-dessus ou la seconde approche « Arbitrage » ci-dessous, comme solutions de rechange]	
1. Si un différend survient entre les Parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent Accord [à l'exception de différends survenant dans le cadre de l'article __ (Concurrence loyale), de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Établissement des prix/tarifs)], les Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de consultations et de négociation.	

Article 34 Règlement des différends	**Notes explicatives**
2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par des consultations, le différend pourra, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, être soumis à un arbitrage conformément à la procédure ci-après.	*Si le processus de consultation n'aboutit pas à une entente, ou si les parties ne parviennent pas à un règlement du différend, cette approche repose alors sur le recours à l'arbitrage. En pratique, le processus d'arbitrage dans les accords bilatéraux sur les services aériens a été rarement utilisé, en partie parce qu'il est long et coûteux, mais aussi parce que la plupart des différends ne vont pas au-delà du stade de la négociation.*
3. L'arbitrage sera confié à un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant nommé par chaque Partie et les deux arbitres ainsi choisis s'entendant pour choisir le troisième, qui n'aura la nationalité d'aucune des deux Parties. Chaque Partie désigne un arbitre dans les soixante (60) jours suivant la réception par une des Parties d'une note diplomatique de l'autre Partie demandant l'arbitrage du différend, et l'entente sur le choix du troisième arbitre intervient dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une des Parties omet de désigner son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours ou à défaut d'entente sur le troisième arbitre dans le délai indiqué, il pourra être demandé par l'une ou l'autre Partie au Président du Conseil de l'OACI de nommer un ou des arbitres. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties, le vice-président ayant le plus d'ancienneté qui n'est pas disqualifié pour ce motif procédera à la nomination.	*Le processus d'arbitrage comporte la mise sur pied d'un tribunal d'arbitrage composé de trois personnes.*
4. Le tribunal d'arbitrage détermine sa propre procédure.	*Cette variante laisse au tribunal le soin d'établir sa propre procédure.*
[Paragraphe 5, option 1/2] 5. Chaque Partie [dans la mesure compatible avec sa législation nationale] donne intégralement effet à toute décision ou arbitrage du tribunal.	*Il y a plusieurs approches possibles pour l'exécution d'une décision du tribunal. Ce dernier peut tenir une conférence sur les questions dont il doit décider, recevoir des témoignages écrits ou oraux des deux parties, fixer un échéancier pour parvenir à une décision et donner des interprétations de cette décision ; la majorité suffit pour rendre une décision.*
[Paragraphe 5, option 2/2] 5. La décision du tribunal a force exécutoire pour les Parties.	
[Paragraphe 6, option 1/2] 6. Les frais du tribunal sont également répartis entre les Parties.	*Il y a un certain nombre de variantes quant à la répartition des frais. Ainsi, les parties peuvent partager également les frais du tribunal ou chaque partie peut prendre à sa charge les frais de l'arbitre qu'elle a nommé et partager les autres frais du tribunal.*
[Paragraphe 6, option 2/2] 6. Chaque Partie supporte les frais de l'arbitre nommé par elle. Les autres frais du tribunal sont également répartis entre les Parties, y compris tous frais encourus par le Président du Conseil de l'OACI dans le cadre de la procédure prévue au paragraphe 3.	
7. Si et aussi longtemps que l'une des Parties omet de se conformer à une décision rendue en vertu du paragraphe 3, l'autre Partie peut limiter, refuser ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie ou aux compagnies aériennes désignées en défaut.	
[Voir ci-dessus « Voies diplomatiques » ou la première approche « Arbitrage », comme solutions de rechange]	

Article 34 **Règlement des différends**	**Notes explicatives**
1. Si un différend survient entre les Parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent Accord [à l'exception de différends survenant dans le cadre de l'article __ (Concurrence loyale), de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Établissement des prix/tarifs)], les Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de consultations et de négociation.	
2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par des consultations, le différend pourra, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, être soumis à un arbitrage conformément à la procédure ci-après.	*Si le processus de consultation n'aboutit pas à une entente, ou si les parties ne parviennent pas à un règlement du différend, cette approche repose alors sur le recours à l'arbitrage. En pratique, le processus d'arbitrage dans les accords bilatéraux sur les services aériens a été rarement utilisé, en partie parce qu'il est long et coûteux, mais aussi parce que la plupart des différends ne vont pas au-delà du stade de la négociation.*
3. L'arbitrage sera confié à un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant nommé par chaque Partie et les deux arbitres ainsi choisis s'entendant pour choisir le troisième, qui n'aura la nationalité d'aucune des deux Parties. Chaque Partie désigne un arbitre dans les soixante (60) jours suivant la réception par une des Parties d'une note diplomatique de l'autre Partie demandant l'arbitrage du différend, et l'entente sur le choix du troisième arbitre intervient dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une des Parties omet de désigner son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours ou à défaut d'entente sur le troisième arbitre dans le délai indiqué, il pourra être demandé par l'une ou l'autre Partie au Président du Conseil de l'OACI de nommer un ou des arbitres. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties, le vice-président ayant le plus d'ancienneté qui n'est pas disqualifié pour ce motif procédera à la nomination.	*Le processus d'arbitrage comporte la mise sur pied d'un tribunal d'arbitrage composé de trois personnes.*
4. Sauf convention contraire, le tribunal d'arbitrage détermine les limites de sa compétence suivant le présent Accord et établit sa propre procédure. Sur directive du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence à laquelle il incombera de déterminer les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre aura lieu au plus tard quinze (15) jours après la constitution complète du tribunal.	*Cette variante laisse au tribunal le soin d'établir sa propre procédure, y compris pour le processus de nomination des arbitres, avec des échéances à respecter.*
5. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties ou prescrites par le tribunal, chaque Partie soumet un mémorandum dans un délai de quarante-cinq (45) jours suivant la constitution complète du tribunal. Les réponses seront communiquées au maximum soixante (60) jours plus tard. Le tribunal organisera une audience à la demande de l'une ou l'autre Partie ou à sa discrétion dans les quinze (15) jours suivant la date limite de réception des réponses.	
6. Le tribunal s'efforcera de rendre une décision par écrit dans les trente (30) jours suivant l'achèvement de l'audience ou, à défaut d'audience, suivant la date de communication des deux réponses. La décision de la majorité du tribunal l'emporte.	
7. Les Parties peuvent soumettre des demandes d'éclaircissements sur la décision dans les quinze (15) jours suivant la date à laquelle elle a été rendue et les éclaircissements donnés sont publiés dans les quinze (15) jours suivant une telle demande.	
[Voir ci-dessus « Voies diplomatiques » ou la première approche « Arbitrage », comme solutions de rechange]	

Article 34 **Règlement des différends**	**Notes explicatives**
[Paragraphe 8, option 1/2] 8. Chaque Partie [dans la mesure compatible avec sa législation nationale] donne intégralement effet à toute décision ou arbitrage du tribunal.	
[Paragraphe 8, option 2/2] 8. La décision du tribunal a force exécutoire pour les Parties.	
[Paragraphe 9, option 1/2] 9. Les frais du tribunal sont également répartis entre les Parties.	
[Paragraphe 9, option 2/2] 9. Chaque Partie supporte les frais de l'arbitre nommé par elle. Les autres frais du tribunal sont également répartis entre les Parties, y compris tous frais encourus par le Président du Conseil de l'OACI dans le cadre de la procédure prévue au paragraphe 3.	
10. Si et aussi longtemps que l'une des Parties omet de se conformer à une décision rendue en vertu du paragraphe 3, l'autre Partie peut limiter, refuser ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie ou aux compagnies aériennes désignées en défaut.	
Approche transitoire et libéralisation totale	*Cette formule, élaborée par l'OACI, est destinée à traiter des 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 bilatéral. 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.*
1. Si un différend survient entre les Parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent Accord [à l'exception de différends survenant dans le cadre de l'article __ (Concurrence loyale), de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Établissement des prix/tarifs)], les Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de consultations et de négociation.	
2. Tout différend qui ne peut être réglé par des consultations 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.	*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*

Article 34 **Règlement des différends**	**Notes explicatives**
	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. *Les accords de « ciel ouvert » comportent un recours similaire permettant de renvoyer les différends « pour décision à une personne ou à un organisme ».*
3. 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.	*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.*
4. 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.	*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.*
5. 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.	
6. Les Parties coopéreront de bonne foi pour faire progresser la médiation et pour donner force exécutoire à la décision ou à la détermination établie par le médiateur ou par le groupe d'experts, à moins qu'elles n'en aient convenu autrement. Si les Parties conviennent par avance de demander seulement une détermination des faits, elles se fonderont sur ces faits pour résoudre le différend.	
7. 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.	
8. Ce mécanisme s'entend sans préjudice de la poursuite de l'utilisation du processus de consultation, du recours ultérieur à l'arbitrage ou de la dénonciation en vertu de l'article __.	
9. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par médiation, le différend pourra, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, être soumis à un arbitrage conformément à la procédure ci-après.	*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. Néanmoins, on peut espérer que le recours ultérieur à l'arbitrage ne sera pas nécessaire si les parties se sont engagées à cette procédure*

Article 34 **Règlement des différends**	**Notes explicatives**
	complémentaire pour résoudre certains types de différends commerciaux dans lesquels le temps est important. *La procédure d'arbitrage est la même que celle qui est prévue dans le texte de l'approche traditionnelle.*

Article 35 **Amendements**	**Notes explicatives**
	La disposition d'un accord relative à l'amendement ou à la modification de cet accord peut prendre diverses formes. Cela s'explique par les différences dans la façon dont sont traités les accords sur les services aériens (qu'il s'agisse d'un traité ou d'un accord en forme simplifiée) et dans les procédures constitutionnelles appliquées à l'approbation de ces accords et de leurs amendements. Parfois le processus d'amendement prévu dans un accord est traité dans le contexte de la disposition relative à la consultation, car la négociation d'un amendement peut être considérée comme étant simplement une question parmi d'autres qui fera l'objet de consultations.
1. L'une ou l'autre des Parties peut à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie aux fins d'amender le présent Accord [ou son Annexe] [ou son Tableau de routes]. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours de la réception de cette demande. [Ces consultations pourront être menées par voie de discussions ou par correspondance.]	*Cette formulation correspond à une approche détaillée. Elle prévoit un délai de 60 jours pour le début des consultations ; un énoncé facultatif à la fin du paragraphe 1 permet de tenir les consultations par écrit.*
2. Tout amendement entrera en vigueur lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.	*En ce qui concerne la date d'entrée en vigueur, les pratiques diffèrent largement, mais la plus courante est de donner effet aux amendements lorsqu'il y a eu un échange de notes diplomatiques.*
[Paragraphe 3, option 1/2]	
3. Tout amendement [de l'Annexe] [du Tableau de routes] pourra être fait par accord écrit entre les autorités aéronautiques des Parties et entrera en vigueur lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.	*Afin de donner plus de souplesse pour l'amendement du tableau de routes, le paragraphe 3 permet que les consultations et le processus d'amendement aient lieu entre les autorités aéronautiques.*
[Paragraphe 3, option 2/2]	
3. Tout amendement du présent Accord convenu entre les Parties prendra effet lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.	*Cette variante adopte une approche plus simple et ne traite pas de la procédure d'amendement, mais envisage simplement l'entrée en vigueur de tout amendement convenu. Selon une telle approche, il serait présumé que la procédure d'amendement à suivre serait celle du processus général de consultation prévu dans l'accord.*

Article 36 **Accords multilatéraux**	**Notes explicatives**
	Cette disposition relative à l'effet sur l'accord bilatéral de tout accord multilatéral qui pourrait entrer en vigueur à l'égard des deux parties a été insérée au fil des ans dans la plupart des accords bilatéraux, en prévision de progrès vers un large

Article 36 **Accords multilatéraux**	**Notes explicatives**
	accord multilatéral de transport aérien pour l'échange des droits de trafic ; en l'absence d'un tel accord, elle demeure néanmoins pertinente à propos des accords régionaux et plurilatéraux plus limités. *Du point de vue bilatéral, il existe au moins deux options pour prendre en compte le fait que les parties à un accord bilatéral pourraient par la suite devenir parties à un accord multilatéral qui traite des mêmes questions que l'accord bilatéral : soit amender ce dernier pour se conformer à l'accord multilatéral, soit prévoir des consultations sur ce qu'il y a lieu de faire. (Différentes options sont présentées dans la perspective multilatérale ; elles sont abordées dans le TASA régional/ plurilatéral.)*
[Option 1/2] Si un accord multilatéral concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties, le présent Accord sera [réputé avoir été] amendé [dans la mesure nécessaire] de façon qu'il soit conforme aux dispositions de cet accord multilatéral.	*Le texte de cette option qui n'est pas entre crochets engage les parties à amender l'accord bilatéral pour le rendre conforme à l'accord multilatéral en suivant la procédure d'amendement normale. Le texte entre crochets élimine cette obligation, mais en précisant que l'accord bilatéral sera réputé être amendé « dans la mesure nécessaire ».*
[Option 2/2] Si les deux Parties deviennent parties à un accord multilatéral qui porte sur des sujets visés par le présent Accord, elles se consulteront pour déterminer s'il faut réviser ce dernier afin de prendre en compte l'accord multilatéral.	*Cette variante permet aux parties de décider, après consultations, s'il faut réviser l'accord bilatéral afin de prendre en compte l'accord multilatéral.*

Article 37 **Dénonciation**	**Notes explicatives**
Chaque Partie peut à tout moment notifier à l'autre Partie, par écrit et par la voie diplomatique, [son intention] [sa décision] de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'OACI. Le présent Accord prendra fin [à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de] [douze mois après] la date de réception de la notification par l'autre Partie, sauf si ladite notification est retirée par accord mutuel avant l'expiration de cette période. [À défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'OACI.]	*La disposition sur la dénonciation ou le retrait est de forme relativement standard, même s'il existe quelques variantes dans l'énoncé. La principale correspond au texte optionnel entre crochets, à la dernière phrase, concernant la situation où la partie qui reçoit la notification de la dénonciation n'en accuse pas réception ; dans ce cas, la réception est réputée avoir eu lieu 14 jours après que l'OACI a reçu la notification. Les dispositions sur la dénonciation exigent normalement un préavis de 12 mois avant que la dénonciation n'entre en vigueur, mais il peut être convenu d'un délai plus bref.*

Article 38 **Enregistrement auprès de l'OACI**	**Notes explicatives**
	Les articles 81 et 83 de la Convention obligent les États à enregistrer leurs accords aéronautiques, obligation que cette disposition formalise au niveau bilatéral. Dans les faits cependant, de nombreux accords et amendements ne sont pas enregistrés, ce qui nuit à la transparence de l'ensemble du processus. Cette disposition, élaborée par l'OACI, indique que l'enregistrement doit se faire dès la signature (option 1) ou dès l'entrée en vigueur (option 2) et elle précise le nom de

Article 38 **Enregistrement auprès de l'OACI**	**Notes explicatives**
[Option 1/2] Le présent Accord, et tout amendement qui pourra y être apporté, sera enregistré dès sa signature auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par *(nom de la Partie qui enregistrera l'Accord).* **[Option 2/2]** Le présent Accord, et tout amendement qui pourra y être apporté, sera enregistré dès son entrée en vigueur auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par *(nom de la Partie qui enregistrera l'Accord).*	*la partie chargée de l'enregistrement ; elle est destinée à encourager une meilleure application de la Convention.*

Article 39 **Entrée en vigueur**	**Notes explicatives**
[Option 1/2] Le présent Accord [sera appliqué à titre provisoire à compter de la date de sa signature et] entrera en vigueur [trente (30) jours après que les deux Parties se seront mutuellement avisées par la voie diplomatique de l'achèvement de leurs procédures constitutionnelles pour l'entrée en vigueur de cet accord] [à partir de la date à laquelle l'échange de notes diplomatiques entre les Parties aura été accompli]. **[Option 2/2]** Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.	*Les deux approches de base d'une disposition relative à l'entrée en vigueur qui sont présentées ici comportent dans la première variante un processus de ratification anticipée et dans la seconde variante une entrée en vigueur simple et immédiate à la signature. Dans le premier cas, les parties pourraient souhaiter tenir compte de formalités constitutionnelles prolongées en permettant que l'accord entre en vigueur à titre provisoire dès la signature. Il y a plusieurs formules pour la date d'entrée en vigueur à la suite de ces formalités et deux d'entre elles figurent dans la première variante. Les choix à faire au sujet de l'énoncé de cette disposition finale dépendront grandement des processus nationaux respectifs des parties pour donner effet à leurs accords sur les services aériens.*

Annexe I **Tableau de routes**	**Notes explicatives**
Section 1 Les compagnies aériennes de chaque Partie désignées au titre de la présente Annexe auront le droit d'assurer le transport aérien entre des points des routes suivantes : **Approche traditionnelle** **A. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie A :** De (villes nommées) dans la Partie A via (points intermédiaires) à (noms de villes) dans la Partie B et au-delà (points ultérieurs).	*L'approche traditionnelle limite le transport aérien aux villes nommées sur des routes spécifiées. Cette formule couvre l'échange des troisième, quatrième et cinquième libertés. De plus, en général, elle interdit expressément le cabotage.*

Annexe I **Tableau de routes**	**Notes explicatives**
B. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie B : De (villes nommées) dans la Partie B via (points intermédiaires) à (noms de villes) dans la Partie A et au-delà (points ultérieurs).	
Approche transitoire **[Option 1/3]**	
A. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie A : D'un ou de plusieurs points quelconques de la Partie A via (points intermédiaires) à un ou plusieurs points quelconques de la Partie B et au-delà (points ultérieurs). **B. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie B :** D'un ou de plusieurs points quelconques de la Partie B via (points intermédiaires) à un ou plusieurs points quelconques de la Partie A et au-delà (points ultérieurs).	*Cette approche élargit le choix des possibilités de transport aérien international d'une ville quelconque d'une partie à une ville quelconque de l'autre partie et, au-delà, à une ville quelconque d'un pays tiers. Ce choix a été restreint de façon qu'il ne comprenne que les services entre ces deux pays (troisième et quatrième libertés). De plus, en général, elle interdit expressément le cabotage.*
Approche transitoire **[Option 2/3]**	
A. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie A : 1. De points antérieurs à la Partie A via la Partie A et des points intermédiaires à un ou plusieurs points quelconques de la Partie B et au-delà. 2. Pour les services tout-cargo, entre la Partie B et un ou plusieurs points quelconques. **B. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie B :** 1. De points antérieurs à la Partie B via la Partie B et des points intermédiaires à un ou plusieurs points quelconques de la Partie A et au-delà. 2. Pour les services tout-cargo, entre la Partie A et un ou plusieurs points quelconques.	*Cette approche élargit encore les droits de trafic en incluant expressément la sixième liberté pour les passagers, la poste et le fret, et la septième liberté pour les services tout-cargo. De plus, en général, elle interdit expressément le cabotage.*
[Option 3/3] **A. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie A :** De points vers le territoire de la Partie B et de ce territoire avec cabotage limité.	*Cette transition ajoute la septième liberté pour les services de passagers et un cabotage limité qui pourrait prendre deux formes : premièrement, un tronçon intérieur exploité en conjugaison avec un tronçon international (méthode employée par l'Union européenne pendant plusieurs années durant sa transition vers un marché européen unique) et, deuxièmement,*

Annexe I **Tableau de routes**	**Notes explicatives**
B. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie B : De points vers le territoire de la Partie A et de ce territoire avec cabotage limité.	*cas où deux points ayant des services internationaux dans une partie sont « coterminalisés » (p. ex. deux points desservis par le même vol) par une compagnie désignée de l'autre partie et où le transport aérien intérieur est permis entre ces deux points.*
Libéralisation totale **[Option 1/2]**	
A. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie A : Points vers et du territoire de la Partie B et à l'intérieur de ce territoire.	*La libéralisation totale ouvre tous les marchés internationaux de même que les marchés intérieurs des parties. Les transporteurs aériens de la Communauté européenne ont ce type d'accès au marché à l'intérieur de l'Union européenne.*
B. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie B : Points vers et du territoire de la Partie A et à l'intérieur de ce territoire.	
Section 2 Souplesse d'exploitation Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à leur choix : 1. exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux ; 2. combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef ; 3. desservir sur les routes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe ordre, des points intermédiaires et des points ultérieurs sur le territoire des Parties ; 4. omettre des escales à un point ou à des points quelconques ;	*Certaines de ces dispositions peuvent ne concerner qu'une approche ou plusieurs.*
5. transférer du trafic (y compris pour les opérations en partage de codes) de l'un de leurs aéronefs sur un autre de leurs aéronefs en tout point des routes ; 6. desservir des points antérieurs à tout point de leur 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 ; 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 ; sous réserve que (, à l'exception des services tout-cargo,) le service desserve un point sur le territoire de la Partie qui a désigné les compagnies.	*Nonobstant l'article __ (Changement de gabarit), les compagnies sont autorisées à transférer sans limites du trafic entre des aéronefs assurant des services en partage de codes.*
[Option 2/2]	
1. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie auront le droit d'assurer des services aériens, que ce soit pour le transport séparé ou combiné de passagers, de marchandises et	*L'option 2 prévoit la libéralisation totale, y compris le cabotage.*

Annexe I **Tableau de routes**	**Notes explicatives**
de courrier à destination, en provenance et à l'intérieur du territoire de l'autre Partie et à travers ce territoire, sans limites quant aux routes, à la capacité ou à la fréquence. 2. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie auront le droit sans limites d'exercer des droits de trafic sur tous les services et toutes les combinaisons de services.	

Annexe II **Vols non réguliers/vols affrétés**	**Notes explicatives**
	Dans un accord, une disposition relative aux vols non réguliers peut être traitée de diverses manières et dans divers contextes. Fondamentalement, on peut la traiter comme une question d'octroi de droits ou comme une question à aborder séparément. On peut aussi la traiter dans l'accord lui-même ou dans une annexe. *Une approche plus simple et plus directe de l'octroi de droits pour des activités de transport non régulier consisterait simplement à mentionner dans l'article sur l'octroi des droits la conduite de « services aériens internationaux » réguliers et non réguliers. De cette façon, toutes les dispositions de l'accord seraient applicables tant aux services non réguliers qu'aux services réguliers.*
Approche traditionnelle 1. À l'exception de celles qui portent sur les droits de trafic, la capacité et les tarifs, les dispositions du présent Accord s'appliquent également aux vols non réguliers exploités par un transporteur aérien d'une Partie à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie ainsi qu'au transporteur aérien qui les exploite.	*Cette approche peut être utilisée lorsque les parties envisagent la possibilité de vols non réguliers et ont besoin de déterminer les diverses dispositions administratives et dispositions sur les possibilités commerciales qui seraient appliquées à ces vols, mais ne veulent pas prendre position sur le point de savoir si une autorisation serait accordée dans le cadre de leurs lois et règlements nationaux respectifs. Cette formulation précise que les dispositions de l'accord principal autres que celles qui visent les services aériens réguliers s'appliqueront aux services non réguliers. Ce paragraphe pourrait aussi énumérer les articles de l'accord principal qui s'appliqueraient aux services non réguliers, p. ex. les articles sur les redevances d'usage, les droits de douane, la sécurité, la sûreté, etc.*
[Paragraphe 2, option 1/2] 2. Les dispositions du paragraphe 1 ne portent pas atteinte aux lois et règlements nationaux régissant l'autorisation des vols non réguliers ou la conduite des transporteurs aériens ou d'autres parties intervenant dans l'organisation de ces activités.	*Cette disposition laisse à la législation et aux règlements nationaux de chaque partie le soin de déterminer quels services non réguliers seraient autorisés et à quelles conditions.*
Approche traditionnelle **[Paragraphe 2, option 2/2]** 2. Les Parties examineront avec bienveillance les demandes de [vols non réguliers] [vols affrétés] entre leurs territoires pour les	*L'exigence d'un examen bienveillant n'est pas un octroi d'accès au marché, mais implique un traitement positif à l'égard*

Annexe II **Vols non réguliers/vols affrétés**	**Notes explicatives**
passagers et les marchandises en conformité avec leurs lois et règlements respectifs.	*des activités de transport non régulier en général, ou plus expressément des vols affrétés. Cette disposition traduit aussi le fait que le régime de réglementation régissant l'autorisation de telles opérations est généralement unilatéral, l'État ou les États appliquant leurs règles nationales à toute demande.*
Approche transitoire	
[Option 1/3]	
1. Chaque Partie autorisera les vols non réguliers de passagers entre des points où il n'existe pas de services aériens réguliers. S'il existe des services réguliers, les autorisations seront accordées à condition que l'offre des vols non réguliers ne mette pas en danger la stabilité économique des services réguliers existants. 2. Lorsque des séries de vols non réguliers de passagers sont demandées, ces séries doivent correspondre à la définition de « voyages à forfait » et elles doivent être exécutées sur la base de voyages aller-retour, avec des départs et des retours préétablis.	*Cette approche n'a pas d'incidence négative sur les services réguliers.* *Historiquement, de nombreux États se sont efforcés d'éviter que les services non réguliers de passagers ne pénalisent les services réguliers, et ils ont élaboré toute une gamme de politiques et de mécanismes à cette fin (voir le Doc 9587). Le texte qui figure ici prévoit trois de ces mécanismes : 1) l'autorisation des services non réguliers de passagers entre des points non desservis par les services réguliers, 2) l'interdiction des services non réguliers de passagers qui auraient une incidence négative sur les services réguliers et 3) l'autorisation de types de services non réguliers de passagers qui ne sont pas considérés comme menaçant la viabilité économique des services réguliers (dans le cas présent, les affrètements à forfait, qui comprennent des prestations au sol telles que les hôtels, le transport terrestre, etc., en plus du transport aérien).*
[Option 2/3]	
1. Les compagnies aériennes de chaque Partie désignée dans le cadre du présent Accord pour exploiter des vols en vertu de la présente Annexe auront le droit d'assurer des transports aériens internationaux non réguliers sur les routes spécifiées et conformément aux droits accordés dans l'Accord pour les services réguliers. 2. Chaque Partie considérera avec bienveillance les demandes de compagnies aériennes de l'autre Partie pour acheminer du trafic non visé par la présente Annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité.	*Cette approche transitoire ouvre les routes de l'accord aux services non réguliers, aux mêmes conditions (p. ex. changement de gabarit) que celles des services réguliers, tandis que les services non réguliers en dehors de ces routes sont approuvés/désapprouvés sur la base de la courtoisie et de la réciprocité. Selon les droits accordés pour les services réguliers, cela ouvrirait normalement les services non réguliers tant aux passagers qu'au fret.* *L'emploi des termes « bienveillance » et « réciprocité » se traduit par le fait que le nombre et le type de vols d'affrètement en dehors des routes prévues dans l'accord dépendra de la partie qui a le point de vue le plus restrictif sur ces vols.*
[Option 3/3]	*Dans cette approche, même si le régime de réglementation régissant les vols non réguliers, et en particulier les opérations de type affrètement, est généralement celui de l'État de destination, les parties à certains accords peuvent choisir de stipuler que ce sont les règles du pays d'origine du vol qui devraient être appliquées. Ceci devrait faciliter la conduite de ces activités et constitue donc un exemple d'un tel arrangement qui pourrait être utilisé dans un accord libéral, tout en exigeant quand même le respect de règles.*
1. Les compagnies aériennes [désignées] d'une Partie [, conformément aux conditions de leur désignation et du Tableau de routes figurant à l'Annexe __,] auront le droit d'assurer des vols internationaux non réguliers à destination et en provenance d'un	*Le paragraphe 1 prévoit un large accès au marché pour ces activités, tandis que le paragraphe 2 applique les règles du pays d'origine.*

Annexe II **Vols non réguliers/vols affrétés**	**Notes explicatives**
ou de plusieurs points quelconques du territoire de l'autre Partie, directement ou avec des arrêts intermédiaires en cours de route, pour l'acheminement aller simple ou aller-retour de tout trafic à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs points quelconques du territoire de la Partie désignatrice. Les vols affrétés à destinations multiples sont également permis. De plus, les compagnies aériennes [désignées] d'une Partie pourront exploiter des vols affrétés avec du trafic ayant pour origine ou destination le territoire de l'autre Partie.	
2. Chaque compagnie aérienne [désignée] assurant des transports aériens dans le cadre de la présente disposition se conformera aux lois et règlements de la Partie dans le territoire de laquelle le trafic a son origine, que ce soit sur une base aller simple ou aller-retour, dont cette Partie spécifie, maintenant ou par la suite, qu'ils sont applicables à ce transport.	*La version comportant le texte entre crochets est utilisée dans le cas où le tableau de routes de l'annexe __ ne précise pas de ville et où les parties désignent des compagnies pour les services non réguliers. Sans le texte entre crochets, toutes les compagnies de chaque partie (qu'elles soient ou non désignées par ailleurs pour les services réguliers) seraient autorisées par l'autre partie à assurer les services non réguliers décrits au paragraphe 1.*
Libéralisation totale	
	L'approche de la libéralisation totale est une option pour les États qui souhaitent libéraliser les services non réguliers tout en continuant à réglementer les services réguliers. On la retrouve dans les accords libéraux ou de « ciel ouvert ». Ses conditions sont minimales.
Section 1 Les compagnies aériennes de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe auront le droit, conformément aux conditions de leur désignation, d'effectuer des vols affrétés internationaux de passagers (et de leurs bagages accompagnés) et/ou de marchandises (y compris, mais pas seulement, les affrètements de transitaires, les affrètements partagés et les affrètements mixtes (passagers/fret)) :	*Cette approche met les services non réguliers sur le même pied que les services réguliers en termes de droits et d'accès au marché, sans la nécessité de se conformer aux réglementations nationales de la partie de destination, mais le premier paragraphe limite ceci aux compagnies désignées de chaque partie. Elle contient aussi une disposition voulant que soient considérées avec bienveillance des activités de transport non régulier non couvertes par les droits accordés en vertu du premier paragraphe, par exemple des services de compagnies non désignées pour assurer des services réguliers ou des services de passagers de septième liberté.*
Entre un ou plusieurs points quelconques du territoire de la Partie désignatrice et un ou plusieurs points quelconques du territoire de l'autre Partie ; Entre un ou plusieurs points quelconques du territoire de l'autre Partie et un ou plusieurs points quelconques d'un ou de plusieurs pays tiers, sous réserve que, à l'exception des vols affrétés de marchandises, ce service fasse partie d'une desserte en continuation, avec ou sans changement d'aéronef, qui comprenne le service vers le pays d'origine dans le but de transporter du trafic local entre celui-ci et le territoire de l'autre Partie. Dans l'exécution des services visés par la présente Annexe, les compagnies aériennes de chaque Partie désignées en vertu de l'Annexe auront aussi le droit : 1) de faire des arrêts intermédiaires en tous points, qu'ils soient situés sur le territoire de l'une des Parties ou en dehors de ce territoire ; 2) de transporter du trafic en transit via le territoire de l'autre Partie ; 3) de combiner sur le même aéronef du trafic originaire du territoire d'une Partie, du trafic	*Une des différences entre l'approche transitoire qui précède et la libéralisation totale est la possibilité qu'a la compagnie désignée de choisir soit les règles sur l'affrètement de son propre pays, soit celles de l'autre partie, pour exploiter ses services non réguliers.*

Annexe II **Vols non réguliers/vols affrétés**	**Notes explicatives**
originaire du territoire de l'autre Partie et du trafic originaire de pays tiers ; 4) d'effectuer du transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs utilisés ; sous réserve que, à l'exception des vols affrétés de marchandises, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie désignatrice et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie désignatrice soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point. Chaque Partie considérera avec bienveillance les demandes de compagnies aériennes de l'autre Partie pour acheminer du trafic non visé par la présente Annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité. **Section 2** Toute compagnie aérienne désignée par l'une ou l'autre des Parties assurant des transports aériens internationaux d'affrètement qui ont pour origine le territoire de l'une ou l'autre Partie, que ce soit des allers simples ou des aller-retour, aura le choix de se conformer à la législation et à la réglementation sur les affrètements de son propre pays ou à celles de l'autre Partie. Si une Partie applique une réglementation, des conditions ou des restrictions à l'une ou à plusieurs de ses compagnies, ou aux compagnies de pays différents, chaque compagnie désignée sera soumise aux moins restrictifs de ces critères. Le paragraphe précédent ne limite cependant pas les droits d'une Partie d'exiger des compagnies aériennes désignées dans le cadre de la présente Annexe par l'une ou l'autre des Parties qu'elles respectent les obligations relatives à la protection des fonds des passagers et aux droits des passagers en matière d'annulation et de remboursement. **Section 3** Sauf au sujet des règles de protection des consommateurs mentionnées au paragraphe précédent, aucune des deux Parties n'exigera d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie dans le cadre de la présente Annexe, en ce qui concerne le transport de trafic du territoire de cette autre Partie ou d'un pays tiers pour des allers simples ou des aller-retour, qu'elle soumette plus qu'une déclaration de conformité à la législation et à la réglementation mentionnées à la section 2 ou une dérogation à cette législation et à cette réglementation accordée par les autorités aéronautiques compétentes.	

Annexe III **Services de fret aérien**	**Notes explicatives**
	Certains accords ne contiennent pas de dispositions particulières sur les vols tout-cargo, car le droit d'exploiter ces services est généralement implicite dans l'octroi de droits, les parties accordant généralement pour leurs compagnies désignées le droit de transporter des passagers, des marchandises et du courrier sur les services aériens internationaux réguliers dont elles conviennent. Toutefois, certains accords sont plus

Annexe III **Services de fret aérien**	**Notes explicatives**
	spécifiques, parlant de « passagers, marchandises et courrier, ou toute combinaison ». L'accord peut spécifier des routes particulières dans le tableau de routes, en incluant les restrictions ou la souplesse dont il est convenu, pour des services tout-cargo, ou bien les routes peuvent être celles qui sont échangées pour les services réguliers de passagers.
Approche transitoire	
1. Pour ses activités de transport international de fret aérien, toute compagnie aérienne désignée a) se voit accorder un traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux installations et services de congé douanier et aux services d'escale, d'entreposage et de facilitation ; b) sous réserve de la législation et de la réglementation locales, peut utiliser et exploiter directement d'autres modes de transport ; c) peut utiliser des aéronefs loués, sous réserve que cette utilisation respecte les normes équivalentes de sécurité et de sûreté qui s'appliquent aux autres aéronefs des compagnies désignées ; d) peut conclure des accords de coopération avec d'autres transporteurs aériens, notamment pour le partage de codes, la réservation de capacité et les échanges intercompagnies ; e) peut fixer ses propres tarifs sans avoir à les déposer auprès des autorités aéronautiques des Parties.	*Le but de ce paragraphe est de parvenir à un équilibre en matière de concurrence entre tous les transporteurs qui s'occupent de transport aérien international de fret. Lorsque l'accord principal contient une disposition qui se retrouve ici (par exemple, la location des aéronefs), il faut omettre cette disposition de l'annexe.*
2. Outre les droits prévus en 1, pour ses activités de transport tout-cargo par services réguliers ou non réguliers, toute compagnie aérienne désignée peut assurer de tels services à destination et en provenance du territoire de chaque Partie, sans restriction quant aux fréquences, à la capacité, au routage, au type d'aéronef et à l'origine ou à la destination du fret.	*Ce paragraphe prévoit les troisième à septième libertés de l'air pour les seuls services tout-cargo, que ce soit par vols réguliers ou non réguliers. Les deux premières libertés (survol et escales techniques) n'y figurent pas car elles sont normalement prévues dans l'accord principal. La souplesse d'exploitation est décrite en termes généraux qui portent sur les éléments généralement considérés comme importants pour les activités tout-cargo.*
Libéralisation totale	
	L'annexe sur les services de fret aérien a plus de chances d'être utilisée dans le cadre d'une libéralisation totale, et les accords de « ciel ouvert » les plus récents placent dans l'accord principal les droits et la souplesse d'exploitation énoncés ici.

Annexe IV **Mesures transitoires**	**Notes explicatives**
	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

Annexe IV **Mesures transitoires**	**Notes explicatives**
	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.
Les mesures transitoires ci-après expireront le (date) ou à toute date antérieure convenue par les Parties :	*Pour donner effet aux trois dispositions de l'annexe, on pourrait intégrer dans cette dernière les trois paragraphes suivants, en excluant les exemples donnés.*
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) ...	*La première disposition serait 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.*
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 : a) Du (date) au (date), ... ; b) Du (date) au (date), ...	*La deuxième disposition serait semblable à la première, mais avec des périodes de mise en œuvre graduelles. 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.*
3. Nonobstant les dispositions de l'article __ (ou de l'Annexe __), les dispositions ci-après régiront ...	*La troisième 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 prévoyant la double désapprobation, c'est un régime du pays d'origine qui régirait la tarification jusqu'à une date donnée.*
	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'escale. Le texte de l'annexe est un cadre, les parties devant convenir des conditions et de leur formulation. Le Doc 9587 contient des éléments sur des mesures de participation et des mesures préférentielles possibles.

Annexe V **Routes de services essentiels** **et de développement du tourisme**	**Notes explicatives**
	La mise en œuvre d'un système de routes de services essentiels et de développement du tourisme (ESTDR) suppose l'existence d'un marché international libéralisé ou qu'une transition est déjà en cours vers ce marché. Ce système pourrait s'appliquer exceptionnellement à des routes non libéralisées présentant un potentiel du point de vue du tourisme, étant donné que les accords traditionnels sur les services aériens contiennent déjà une aide implicite à l'exploitation de ces routes en limitant la concurrence.

Annexe V **Routes de services essentiels** **et de développement du tourisme**	**Notes explicatives**
1. Une Partie, après des consultations avec l'autre Partie (ou avec son consentement) et après avoir informé la ou les compagnies aériennes qui exploitent des vols sur la route, peut désigner une route essentielle aux services aériens ou au développement du tourisme, pour relier un point d'une région éloignée, périphérique ou en développement de son territoire à un point du territoire de l'autre Partie. Un niveau adéquat de services aériens, énoncé au paragraphe 2, sera jugé crucial sur cette route ou sur ce groupe de routes pour protéger une artère vitale d'approvisionnement ou de développement économique d'une région, [y compris le développement de routes de tourisme], sachant que ce niveau de services ne serait pas garanti si les compagnies aériennes ne prenaient en compte que leur intérêt commercial [ne pourrait être assuré qu'à des prix déraisonnablement discriminatoires, élevés et prohibitifs].	*L'annexe offre une certitude sur le plan juridique aux parties qui veulent mettre en place un système ESTDR ainsi qu'une certaine souplesse quant à la façon d'interpréter et de gérer les critères ayant trait, notamment, au choix des routes et au niveau de services requis, au processus d'appel d'offres pour le choix du transporteur et à la teneur des arrangements contractuels.*
2. La Partie qui désigne une route essentielle pour les services aériens ou pour le développement du tourisme évalue le niveau adéquat de services aériens réguliers [sur chaque route ou sur un groupe de routes] [de manière souple et axée sur le marché], en prenant en compte, entre autres éléments : les besoins spécifiques de services aériens réguliers sur la route visée ; la demande ; l'existence de vols de correspondance et la présence de compagnies aériennes de pays tiers ou d'exploitants de services non réguliers, et d'autres formes de transport ; les tarifs et les conditions ; et les incidences éventuelles sur les autres compagnies aériennes qui exploitent ou qui ont l'intention d'exploiter des vols sur cette route ou sur des routes adjacentes. [Des services aériens non réguliers pourront être jugés convenables dans la mesure où ils sont conformes aux conditions énoncées au paragraphe premier.]	*Un exemple de l'approche souple consisterait à ne fixer que des exigences minimales en matière de capacité et laisser à la compagnie aérienne le soin de décider la fréquence, le type d'appareils, les tarifs, etc. L'exigence relative à la capacité pourrait être définie par le nombre de sièges du/des point(s) d'origine à/aux point(s) de destination en tant que X « unités transportées » par semaine pendant une partie ou l'ensemble de la saison touristique.*
3. [Nonobstant les dispositions de l'article __ (Capacité) et de l'article __ (Tarification)], la Partie concernée, après des consultations avec l'autre Partie (ou avec son consentement), peut exiger qu'une compagnie aérienne qui exploite ou qui a l'intention d'exploiter une route essentielle pour les services aériens ou le développement du tourisme fournisse des services aériens à un niveau jugé adéquat pendant une période allant jusqu'à __ ans. [Une Partie peut exiger à une compagnie aérienne qui souhaite mettre fin à un service sur la route, le suspendre ou le réduire en deçà du niveau jugé adéquat, de déposer un avis au moins __ jours avant la réduction prévue du service.]	*Le texte facultatif exige que la compagnie aérienne chargée du service dépose un avis préalable indiquant qu'elle a l'intention de se retirer ou de réduire les services offerts sur la route.*
4. Nonobstant les dispositions de [l'article __ (Capacité), de l'article __ (Tarification) et] de l'Annexe __ (Tableau des routes), si aucune compagnie aérienne n'assure ou ne s'apprête à assurer les services aériens au niveau requis [individuellement ou dans l'ensemble] sur une route essentielle pour les services aériens ou le développement du tourisme, la Partie concernée peut demander à d'autres compagnies d'offrir ces services et, au besoin et après des consultations avec l'autre Partie (ou avec son consentement), elle peut restreindre l'accès à cette route à une seule compagnie aérienne [en excluant les compagnies aériennes de pays tiers] pendant une période allant jusqu'à __ ans, et/ou verser une subvention à titre de compensation à la compagnie aérienne en question. Le droit d'exploiter ces services sera attribué par appel d'offres public [soit pour une route individuelle, soit pour un groupe	*Ce modèle offre trois formes possibles de soutien : a) un monopole garanti, avec subvention ; b) un monopole garanti, mais sans subvention ; c) le versement d'une subvention mais sans garantie de monopole.*

Annexe V **Routes de services essentiels et de développement du tourisme**	**Notes explicatives**
de routes] à l'une quelconque des compagnies aériennes désignées ayant le droit d'exploiter [et de commercialiser] ses services entre les territoires des Parties. [Les compagnies aériennes de pays tiers qui sont autorisées à exploiter des vols sur la route pourront également présenter des offres.]	
5. L'appel d'offres et le contrat qui en découlera doivent contenir notamment les éléments d'information suivants : le niveau et la norme de service exigés, comme énoncé au paragraphe 2 de la présente Annexe ; la période de validité du contrat ; les règles visant les amendements, la résiliation et le réexamen du contrat, en particulier pour tenir compte des changements imprévus ; et les pénalités prévues en cas d'inobservation des termes du contrat.	*Il importe de remarquer que, quelle que soit la durée du contrat, le régime ESTDR n'est pas permanent mais plutôt de nature provisoire, ou fait pour durer une période de temps raisonnable (en général pour une période de démarrage), surtout sur les routes utilisées pour les « zones en développement ». À titre d'exemple, si la demande du public augmente en raison du développement du réseau ou de l'amélioration de l'infrastructure aérienne, la route sera moins susceptible de constituer un monopole naturel devant être réglementé.*
6. La Partie qui a lancé l'appel d'offres choisit la compagnie aérienne dans les __ mois en prenant en compte, entre autres, les aspects suivants : la viabilité financière de l'entreprise, le plan de développement proposé, les partenariats éventuels avec les secteurs du tourisme, les tarifs aériens et les conditions, et le montant de la compensation demandé, le cas échéant.	
7. La Partie qui a lancé l'appel d'offres peut compenser une Partie choisie conformément au paragraphe 6 des pertes qu'elle a dû supporter pour fournir les services au niveau requis au titre du contrat. Le montant de la compensation sera calculé en fonction du manque à gagner [prévu] entre les frais engagés et les recettes produites par le service offert, y compris une rémunération raisonnable du capital utilisé. [Il ne sera pas versé de subvention supplémentaire pour des services que la compagnie aérienne aura décidé d'offrir au-delà du niveau de services requis.]	
8. Les Parties engageront des consultations conformément à l'article __ (Consultations) si l'une d'entre elles estime que le choix d'une compagnie aérienne ou la compensation qui lui est versée sont contraires aux considérations énoncées au paragraphes 6 et 7 de la présente Annexe, ou que les termes de la présente Annexe imposent des restrictions excessives sur le développement d'une route ou la concurrence sur celle-ci. [Si les Parties ne parviennent pas à résoudre le problème par voie de consultations, l'une ou l'autre peut invoquer le mécanisme de règlement des différends prévu à l'article __ [Règlement des différends] pour régler le différend.]	*Le fait de prévoir des consultations entre les États, de type réexamen, tant à priori qu'à posteriori, et/ou l'exigence d'obtenir un accord préalable d'un ou de plusieurs autres États peut constituer un élément de dissuasion efficace contre le risque qu'un des États ne soit tenté de favoriser ses propres compagnies nationales et d'utiliser le système de façon abusive.*

— — — — — — — — — — — —

MODÈLE D'ACCORD RÉGIONAL OU PLURILATÉRAL SUR LES SERVICES AÉRIENS

Table des matières

		Page
Préambule		A5-70
Article 1er	Définitions	A5-71
Article 2	Droits accordés	A5-72
Article 3	Désignation et autorisation	A5-75
Article 4	Refus, révocation et limitation de l'autorisation	A5-78
Article 5	Application des lois	A5-80
Article 6	Transit direct	A5-81
Article 7	Reconnaissance des certificats	A5-81
Article 8	Sécurité	A5-82
Article 9	Sûreté de l'aviation	A5-83
Article 10	Sûreté des documents de voyage	A5-85
Article 11	Passagers non admissibles ou sans documents et déportés	A5-85
Article 12	Redevances d'usage	A5-86
Article 13	Droits de douane	A5-87
Article 14	Imposition	A5-88
Article 15	Concurrence loyale	A5-89
Article 16	Capacité	A5-90
Article 17	Établissement des prix (tarifs)	A5-91
Article 18	Sauvegardes	A5-92
Article 19	Législation sur la concurrence	A5-93
Article 20	Conversion des devises et transfert des recettes	A5-94
Article 21	Vente et commercialisation des produits des services aériens	A5-95
Article 22	Personnel étranger et accès aux services locaux	A5-95
Article 23	Changement de gabarit	A5-97
Article 24	Services d'escale	A5-99
Article 25	Arrangements de partage de codes/de coopération	A5-100
Article 26	Location d'aéronefs	A5-102
Article 27	Services intermodaux	A5-105
Article 28	Systèmes informatisés de réservation (SIR)	A5-106
Article 29	Interdiction de fumer	A5-107
Article 30	Protection de l'environnement	A5-107
Article 31	Statistiques	A5-108
Article 32	Consultations	A5-108
Article 33	Règlement des différends	A5-109
Article 34	Amendements	A5-113
Article 35	Enregistrement auprès de l'OACI	A5-115
Article 36	Exceptions	A5-115
Article 37	Accords existants	A5-116
Article 38	Réexamen	A5-117
Article 39	Retrait	A5-117
Article 40	Dépositaire	A5-117
Article 41	Signature et ratification	A5-118
Article 42	Accession	A5-118
Article 43	Entrée en vigueur	A5-119
Annexe I	Vols non réguliers/vols affrétés	A5-119
Annexe II	Services de fret aérien	A5-123
Annexe III	Mesures transitoires	A5-124
Annexe IV	Routes de services essentiels et de développement du tourisme	A5-125

Préambule	Notes explicatives
[Option 1/2]	
Le Gouvernement ... et le Gouvernement ..., ci-après dénommés les « Parties »,	*La partie initiale de l'accord précise la raison pour laquelle l'accord a été conclu et indique que les gouvernements sont convenus de ce qui suit.*
Étant parties à la *Convention relative à l'aviation civile internationale,* ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,	
Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,	
Désireux de conclure un accord dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,	
Sont convenus de ce qui suit :	
[Option 2/2]	
Le Gouvernement ... et le Gouvernement ... (ci-après dénommés les « Parties »),	*Cette approche est courante dans les accords plus libéraux et le texte entre crochets est courant dans les accords de « ciel ouvert ».*
Étant parties à la *Convention relative à l'aviation civile internationale,* ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,	
Désireux de promouvoir un dispositif aéronautique international fondé sur la concurrence entre les compagnies aériennes avec un minimum d'interventions et de réglementations gouvernementales,	
Désireux de faciliter le développement des possibilités de services aériens internationaux,	
Reconnaissant que des services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorisent le commerce, la satisfaction des besoins des consommateurs et la croissance économique,	
Désireux de permettre aux compagnies aériennes de proposer aux voyageurs et aux expéditeurs une variété d'options de service [aux prix les plus bas qui ne soient pas discriminatoires et ne constituent pas un abus de position dominante], et souhaitant inciter chaque compagnie à établir et à appliquer une tarification novatrice et compétitive,	
Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté des services aériens internationaux et réaffirmant leur grave préoccupation face aux actes ou aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, sont préjudiciables à l'exécution des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile,	
Sont convenus de ce qui suit :	

Article premier Définitions	**Notes explicatives**
Dans le présent Accord, sauf indication contraire, le terme :	*Les parties à un accord sur les services aériens peuvent définir autant de termes qu'elles le souhaitent, par souci de clarté ou pour éviter les ambiguïtés, mais les termes définis ici sont ceux que l'on peut fréquemment trouver dans les articles « Définitions ».*
a) « Accord » signifie le présent Accord, son (ses) Annexe(s) et leurs amendements éventuels ;	
b) « autorités aéronautiques » signifie, dans le cas d __, l __ ; dans le cas d __, l __ ; ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ;	*Les insertions à faire dépendront des structures administratives et des mécanismes en place chez chaque partie.*
c) la « capacité » est la quantité de services assurés en vertu de l'Accord, généralement mesurée en nombre de vols (fréquence), de sièges ou de tonnes de fret offerts sur un marché (paire de villes, ou de pays à pays) ou sur une route pendant une période donnée (jour, semaine, saison ou année) ;	
d) « compagnie aérienne désignée » signifie une compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'article __ de l'Accord ;	
e) « Convention » signifie la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son article 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont pris effet pour les deux Parties ;	
f) « OACI » signifie l'Organisation de l'aviation civile internationale ;	
g) une « Partie » est un État qui est formellement convenu d'être lié par le présent Accord ;	
h) [« prix »] ou [« tarif »] signifie la contrepartie du transport aérien (et de tout autre mode de transport relié à ce dernier) de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) demandée par les compagnies aériennes ou par leurs agents, ainsi que les conditions imposées pour se prévaloir de cette contrepartie ;	*On emploie le terme « prix », plus large et plus moderne, plutôt que « tarif », mais la définition de ces deux termes est essentiellement la même.*
i) « redevances d'usage » signifie les redevances imposées aux compagnies aériennes par les autorités compétentes, ou que celles-ci permettent de leur imposer, pour la fourniture de biens ou d'installations aéroportuaires ou d'installations et services de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes, pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises ;	
j) « territoire » d'un État [signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes ainsi que l'espace aérien situé au-dessus qui se trouvent sous la souveraineté de cet État] a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;	*Il y a deux façons de définir le « territoire », l'une renvoyant à la définition qu'en donne l'article 2 de la Convention, l'autre explicitant le sens usuel qui lui est attribué en droit international et dans la pratique internationale. Les deux possibilités sont présentées ici.*
k) « transport aérien » signifie le transport public, par aéronef, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;	

Article premier Définitions	**Notes explicatives**
l) le « transport aérien intérieur » est le transport aérien dans lequel les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier qui sont embarqués sur le territoire d'un État ont pour destination un autre point du territoire de ce même État ; m) « transport aérien intermodal » signifie le transport public, par aéronef et par un ou plusieurs modes de transport de surface, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ; n) le « transport aérien international » est le transport aérien dans lequel les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier qui sont embarqués sur le territoire d'un État ont pour destination un autre État ; o) « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention ; « compagnie (aérienne) » a le sens que l'article 96 de la Convention donne à « entreprise de transport aérien ».	

Article 2 Droits accordés	**Notes explicatives**
	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.
Approche traditionnelle	
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 :	
a)* le droit de traverser son territoire sans atterrir ;	*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.*
b)* le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales ;	
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.]	*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.*
[Paragraphe 2, option 1/2]	
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	*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*

Article 2 **Droits accordés**	**Notes explicatives**
bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie.	*ces droits, en laissant aux parties le soin de prendre la décision (option 2).*
[Paragraphe 2, option 2/2]	
2. Une Partie n'est pas tenue d'accorder des droits de cabotage à une compagnie aérienne d'une autre Partie.	
Approche transitoire	
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 :	
a)* le droit de traverser son territoire sans atterrir ;	*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.*
b)* le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales ;	
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 ;	*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.*
d) le droit d'assurer des services [réguliers et] non réguliers de fret aérien entre toute autre Partie et un État non partie.	*Cette approche prévoit la septième liberté pour les services tout-cargo réguliers (en option) et non réguliers.*
[Paragraphe 2, option 1/2]	
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.	*L'approche transitoire du cabotage précéderait généralement un passage au cabotage sans restriction après la date convenue.* *Le lien direct entre les tronçons intérieur et international a conduit à décrire ce type d'exploitation comme du cabotage consécutif (huitième liberté).*
[Paragraphe 2, option 2/2]	
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.	*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).*
Libéralisation totale	
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 :	
a)* le droit de traverser son territoire sans atterrir ;	*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*
b)* le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales ;	

Article 2 Droits accordés	**Notes explicatives**
	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.
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 : 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 ; 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 ;	*La formule de la libération totale 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.*
d) les droits précisés par ailleurs dans le présent Accord.	
2. Chaque compagnie aérienne désignée peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à son choix : a) exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux ; b) combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef ; 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 ; d) omettre des escales à un point ou à des points quelconques ; e) transférer du trafic de l'un de ses aéronefs sur un autre de ses aéronefs en tout point des routes ; 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 ; g) faire des arrêts intermédiaires en tous points situés sur le territoire de toute Partie ou en dehors de ce territoire ; h) transporter du trafic en transit via le territoire de toute autre Partie ; i) combiner du trafic sur le même aéronef quelle que soit l'origine de ce trafic ; 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.	*La plupart de ces dispositions sur la souplesse d'exploitation sont similaires aux dispositions bilatérales libérales qui figurent généralement dans le tableau de routes.*
3. Sur tout parcours international des routes convenues, une compagnie aérienne désignée peut effectuer des transports	*Cette disposition peut ne pas être nécessaire si l'accord contient un article sur le changement de gabarit.*

Article 2 **Droits accordés**	**Notes explicatives**
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.	*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.*
4. Une Partie autorisera sans restriction les droits de cabotage pour les compagnies aériennes désignées de toute autre Partie.	*La libéralisation totale 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).*

Article 3 **Désignation et autorisation**	**Notes explicatives**
	On peut simplifier le libellé de 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.
Approche traditionnelle	
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.	*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.*
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 :	
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 ;	*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.*
b)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article __ (Sécurité) et de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ;	
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.	

Article 3 **Désignation et autorisation**	**Notes explicatives**
	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 ».
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.	
[4.* Les Parties qui accordent des autorisations d'exploitation en application du paragraphe 2 le notifient au Dépositaire.]	*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.*
Approche transitoire	
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.	*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.*
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 :	
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 ; b) la Partie qui a désigné la compagnie ait et maintienne sur elle un contrôle réglementaire effectif (voir la note 2 ci-après) ;	*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.*
Notes.— 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	

Article 3 **Désignation et autorisation**	**Notes explicatives**
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.	
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.	
c)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article __ (Sécurité) et de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ;	*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 ».*
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.	
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.	
[4.* Les Parties qui accordent des autorisations d'exploitation en application du paragraphe 2 le notifient au Dépositaire.]	*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.*
Libéralisation totale	
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.	*L'approche de la libéralisation totale prévoit un nombre indéfini de compagnies et ne fixe donc pas de limite quantitative quant au nombre de compagnies qui peuvent être désignées.*
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 :	
a) la compagnie soit sous le contrôle réglementaire effectif de la Partie qui la désigne ;	*La libéralisation totale 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*

Article 3 **Désignation et autorisation**	**Notes explicatives**
	d'une partie, compagnie qui pourrait alors assurer des services aériens intérieurs et internationaux.
b)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article __ (Sécurité) et de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ;	*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 ».*
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.	
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.	
[4.* Les Parties qui accordent les autorisations d'exploitation en application du paragraphe 2 le notifient au Dépositaire.]	*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.*

Article 4 **Refus, révocation et limitation de l'autorisation**	**Notes explicatives**
	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.
Approche traditionnelle	
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 :	
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 ;	
b)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ;	*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.*
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.	

Article 4 **Refus, révocation et limitation de l'autorisation**	**Notes explicatives**
Approche transitoire 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 : 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 ; 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) ; *Notes.—* 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. 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. c)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ; 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.	*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.*
Libéralisation totale 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 :	

Article 4 **Refus, révocation et limitation de l'autorisation**	**Notes explicatives**
a) si elles n'ont pas la preuve que la compagnie est sous le contrôle réglementaire effectif de l'État qui la désigne ; b)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article __ (Sécurité) ou de l'article __ (Sûreté de l'aviation) ; 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.	
Approches traditionnelle et transitoire/Libéralisation totale	
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), les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après des consultations entre les autorités aéronautiques conformément à l'article __ (Consultations).	*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.*

Article 5 **Application des lois**	**Notes explicatives**
	Cet article se trouve dans la plupart des accords sur les services aériens et reprend le fond de l'article 11 de la Convention. Il y a un engagement général des parties à employer les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI concernant la facilitation. L'article « Passagers non admissibles ou sans documents et déportés » *contient un engagement plus spécifique au sujet des règles prévues dans l'Annexe 9.*
[Paragraphe 1, option 1/2]	
1. Les lois et la réglementation d'une Partie régissant l'entrée sur son territoire ou le départ de son territoire des aéronefs exploités dans les services aériens internationaux, ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs alors qu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs de la compagnie aérienne désignée par chaque Partie.	*Dans la première option, le paragraphe 1 prévoit que les lois d'une partie concernant l'exploitation des aéronefs et l'admission des passagers, des équipages, des marchandises et du courrier seront appliquées aux compagnies aériennes de l'autre partie.*
[Paragraphe 1, option 2/2]	
1. Les compagnies aériennes de toute Partie se conforment aux lois d'une autre Partie relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs lorsqu'elles entrent sur le territoire de cette autre Partie, s'y trouvent ou le quittent.	*Dans la seconde option, le paragraphe 1 précise que c'est aux compagnies aériennes qu'il appartient de se conformer aux lois d'une partie relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs et à l'admission, au transit et au départ des passagers, des équipages, des marchandises et du courrier.*
[Paragraphe 2, option 1/2]	
2. Les lois et la réglementation d'une Partie relatives à l'entrée et au séjour sur son territoire ainsi qu'au départ de son territoire de passagers, de membres d'équipage et de marchandises, y compris le courrier, telles que celles qui régissent l'immigration, la	*Le paragraphe 2 se concentre sur l'application, autrement dit l'observation, des lois et de la réglementation de l'autre partie relatives à la douane, à l'immigration, aux devises, à la santé publique et à la quarantaine.*

Article 5 **Application des lois**	**Notes explicatives**
douane, les devises ainsi que la santé publique et la quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux membres d'équipage, aux marchandises et au courrier acheminés par les aéronefs de la compagnie aérienne désignée de chaque Partie lorsqu'ils se trouvent sur ledit territoire.	
[Paragraphe 2, option 2/2]	
2. Les passagers, équipages et marchandises des compagnies aériennes d'une Partie se conforment, ou l'on se conforme en leur nom, aux lois et à la réglementation d'une autre Partie relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des passagers, équipages et marchandises par aéronef (y compris la réglementation sur l'entrée, le congé, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, ou, dans le cas du courrier, la réglementation postale) lorsqu'ils entrent ou se trouvent sur le territoire de cette autre Partie ou qu'ils le quittent.	*Le paragraphe 2 se concentre sur l'application, autrement dit l'observation, des lois et de la réglementation de l'autre partie relatives à la douane, à l'immigration, aux devises, à la santé publique et à la quarantaine.*
3.* Aucune Partie n'accordera à sa propre compagnie aérienne ni à aucune autre une préférence par rapport à une compagnie aérienne désignée par une autre Partie et exerçant des activités semblables de transport aérien international, dans l'application de sa réglementation relative à l'immigration, à la douane, à la quarantaine et aux autres domaines.	*Le paragraphe 3, relatif à la non-discrimination, est commun aux deux options.*

Article 6 **Transit direct**	**Notes explicatives**
	Dans certains accords, cette disposition peut être énoncée séparément ou figurer dans l'article sur l'application des lois.
[Option 1/2]	
Les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.	*La première option est une mesure de facilitation standard pour simplifier le transit, que l'on retrouve dans la plupart des accords sur les services aériens.*
[Option 2/2]	
Les passagers, les bagages et les marchandises qui sont en transit direct sur le territoire d'une Partie et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne feront l'objet d'aucun examen, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation, de contrôle des stupéfiants, et de prévention des entrées illégales ou dans des circonstances spéciales.	*La seconde option, que l'on trouve dans des accords libéralisés, vise la sûreté du trafic en transit plutôt que les contrôles ou le traitement douanier et fiscal.*

Article 7 **Reconnaissance des certificats**	**Notes explicatives**
1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une Partie et toujours en vigueur sont reconnus valables par chaque Partie aux fins de l'exploitation des services convenus si les conditions qui ont régi leur délivrance ou leur validation sont équivalentes ou supérieures aux	*La disposition sur la reconnaissance des certificats se trouve dans la plupart des accords sur les services aériens même si, au fond, elle reproduit simplement aux paragraphes 1 et 3 deux dispositions de la Convention, à savoir les articles 33 et 32 b) respectivement, avec quelques différences mineures de*

Article 7 **Reconnaissance des certificats**	**Notes explicatives**
normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.	*formulation. Cette disposition peut constituer un article distinct ou être placée dans un article « Sécurité ».* *Au paragraphe 1, les parties s'échangent la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets de compétence et licences délivrés par l'autre partie qui sont en cours de validité.*
2. Si les privilèges ou conditions des licences, certificats ou brevets visés au paragraphe 1 que les autorités aéronautiques d'une Partie ont délivrés à une personne ou à une compagnie aérienne désignée ou pour un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus permettent une différence par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention, différence qui a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, chaque Partie peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique en question.	*Il pourrait être utile aux États de disposer d'une procédure pour traiter des différences notifiées par rapport aux normes établies conformément à la Convention.*
3. Chaque Partie se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire et pour l'atterrissage sur son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par une autre Partie.	*Par cette disposition, une partie se réserve le droit de refuser de reconnaître tout certificat, brevet ou licence délivré à ses ressortissants par une autre partie. Tirée de l'article 32 b) de la Convention, elle est nécessaire parce que l'article 32 a) exige que les pilotes soient munis de licences délivrées par l'État d'immatriculation de l'aéronef. Il n'est donc pas possible que la reconnaissance s'étende à des licences délivrées à des ressortissants de cet État par un autre État.*

Article 8 **Sécurité**	**Notes explicatives**
1. Une Partie peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par une autre Partie dans des domaines qui se rapportent aux installations et services aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations auront lieu dans les trente jours suivant la demande.	*Il s'agit d'une clause type sur la sécurité élaborée par l'OACI, qui prévoit un processus normalisé permettant aux parties à un accord de traiter les problèmes de sécurité. Elle vise à faire en sorte que les aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées ou exploités en leur nom sur le territoire de l'autre partie soient exploités et entretenus conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. La disposition adopte une perspective large de l'exploitation des aéronefs en incluant les installations et services aéronautiques, ce qui implique la fourniture d'installations et services tels que le contrôle de la circulation aérienne, les aides aéroportuaires et les aides à la navigation, en plus de l'aéronef et de son équipage.*
2. Si, à la suite de ces consultations, une des Parties découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans les domaines visés au paragraphe 1 qui satisfassent aux normes en vigueur conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), cette autre Partie sera informée de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer aux normes de l'OACI. Cette autre Partie prendra alors les mesures correctives appropriées qui s'imposent dans un délai convenu.	*Toutefois, rien n'empêche les parties d'introduire les critères supplémentaires ou plus restrictifs qu'elles peuvent estimer nécessaires pour évaluer la sécurité d'exploitation d'un aéronef, comme un libellé concernant les inspections sur piste qui précise les constatations et déterminations que les autorités aéronautiques peuvent faire à la suite d'une telle inspection, et qui traite en outre du cas où l'accès pour une inspection sur piste est refusé.*
3. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est convenu en outre que tout aéronef exploité par une compagnie aérienne d'une Partie ou en son nom, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie, peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire	

Article 8 **Sécurité**	**Notes explicatives**
de l'autre Partie, faire l'objet d'une visite par les représentants autorisés de cette autre Partie, à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention de Chicago, l'objet de cette visite est de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef, les licences de son équipage et que l'équipement de l'aéronef et son état sont conformes aux normes en vigueur conformément à la Convention.	
4. Lorsqu'une action immédiate est indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une compagnie aérienne, chacune des Parties se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnies aériennes d'une autre Partie.	*En dehors de cette disposition, il n'y a pas de mention expresse de sanctions dans l'article sur la sécurité, compte tenu de la possibilité de prendre des mesures en vertu de la disposition sur la révocation, qui prévoit que l'on peut révoquer ou suspendre l'autorisation de compagnies aériennes désignées ou imposer des conditions s'il y a défaut de se conformer, notamment, à l'article sur la sécurité.*
5. Toute mesure appliquée par une Partie en application du paragraphe 4 sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.	
6. Concernant le paragraphe 2, s'il est déterminé qu'une des Parties reste en situation de non-conformité aux normes de l'OACI après l'expiration des délais convenus, il conviendrait d'en aviser le Secrétaire général. Celui-ci devrait également être avisé de la résolution satisfaisante ultérieure de la situation.	

Article 9 **Sûreté de l'aviation**	**Notes explicatives**
1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent, en particulier, conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale* (complémentaire à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*), signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi que de tous autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les Parties adhèrent.	*La disposition sur la sûreté de l'aviation a été élaborée par l'OACI. Elle incorpore par renvoi général, aux paragraphes 1 et 3 respectivement, les obligations en matière de sûreté de l'aviation qu'engendrent les divers instruments internationaux sur l'intervention illicite dont les parties peuvent être signataires, ainsi que l'Annexe 17 à la Convention (Sûreté de l'aviation), qui s'applique à tous les États contractants de l'OACI. Tout amendement des normes et pratiques recommandées de cette dernière qui pourrait entrer en vigueur subséquemment à l'adoption de l'accord s'appliquerait aussi aux parties. La clause insiste sur l'assistance mutuelle dans la prévention d'actes de capture illicite ou d'autres actes analogues et demande des mesures spéciales de sûreté en cas d'acte illicite ou de menace d'acte illicite. Elle ne limite pas la liberté contractuelle des parties d'en étendre ou d'en limiter la portée ou d'employer une approche différente.*
2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.	
3. Les Parties, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies	*Le passage entre crochets du paragraphe 3 prévoit des modalités pour traiter les différences qui pourraient être*

Article 9 **Sûreté de l'aviation**	**Notes explicatives**
par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. [Chaque Partie avise les autres de toute différence entre ses règles et usages nationaux et les normes sur la sûreté de l'aviation des Annexes. Toute Partie peut en tout temps demander des consultations immédiates avec une autre Partie pour évoquer ces différences.]	*notifiées par rapport aux normes sur la sûreté.*
4. Chaque Partie convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 et que toute autre Partie prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse une autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.	
5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.	
[6. Chaque Partie a le droit, dans les soixante (60) jours suivant un avis (ou dans un délai plus bref dont peuvent convenir les autorités aéronautiques), de faire procéder par ses autorités aéronautiques sur le territoire d'une autre Partie à une évaluation des mesures de sûreté que les exploitants d'aéronefs prennent ou prévoient de prendre à l'égard des vols arrivant du territoire de la première Partie ou y partant. Les dispositions administratives pour la réalisation de ces évaluations seront convenues par les autorités aéronautiques et mises en œuvre sans retard pour que les évaluations soient exécutées rapidement.]	*Les paragraphes optionnels 6 et 7 concernent respectivement l'inspection des installations et des méthodes de sûreté en place sur le territoire d'une autre partie et la nécessité de promptes consultations sur les questions de sûreté (qui sont plus urgentes que les consultations sur d'autres questions) ainsi que la possibilité de prendre des mesures provisoires lorsque cela se justifie.*
[7. Si une Partie a des motifs raisonnables de croire qu'une autre Partie s'est écartée des dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander des consultations. Ces consultations débuteront dans les quinze (15) jours de la réception de la demande. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant le début des consultations constituera un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations de la compagnie ou des compagnies désignées par une autre Partie ou pour imposer des conditions à ces autorisations. Si une urgence le justifie, ou pour éviter que ne se poursuive la non-conformité aux dispositions du présent article, une Partie peut en tout temps prendre des mesures provisoires.]	

Article 10 **Sûreté des documents de voyage**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie convient d'adopter des mesures pour garantir la sûreté de ses passeports et autres documents de voyage. 2. À cet égard, chaque Partie convient d'établir des contrôles sur la création légitime, la délivrance, la vérification et l'utilisation des passeports et autres documents de voyage et des documents d'identité délivrés par elle ou en son nom. 3. Chaque Partie convient aussi d'établir ou d'améliorer des procédures pour que les documents de voyage et les documents d'identité qu'elle délivre soient d'une qualité telle qu'ils ne puissent pas être facilement utilisés de façon abusive ni être facilement altérés, reproduits ou émis de façon illégale. 4. Dans le cadre des objectifs énoncés ci-dessus, chaque Partie délivre ses passeports et autres documents de voyage conformément au Doc 9303 de l'OACI, *Documents de voyage lisibles à la machine :* 1re Partie — *Passeport lisible à la machine,* 2e Partie — *Visas lisibles à la machine,* et/ou 3e Partie — *Documents de voyage officiels lisibles à la machine de formats 1 et 2.* 5. Les Parties conviennent en outre d'échanger des renseignements pratiques sur les documents de voyage faux ou contrefaits et de coopérer entre elles pour renforcer la lutte contre la fraude en matière de documents de voyage, notamment la falsification et la contrefaçon de documents, l'utilisation de documents falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de documents valides par des imposteurs, l'usage indu de documents authentiques par leurs titulaires légitimes afin de faciliter la commission d'un délit et l'utilisation de documents expirés, annulés ou obtenus frauduleusement.	*Les spécifications techniques du Doc 9303 de l'OACI intitulé* Documents de voyage lisibles à la machine *permettent une vérification fiable de l'authenticité des documents de voyage et de leurs détenteurs et offrent une bonne protection contre l'altération, la falsification et la contrefaçon. Près de 100 États contractants délivrent des passeports et autres documents de voyage lisibles à la machine conformes aux spécifications du Doc 9303. Les résolutions de l'OACI reconnaissent que ces spécifications sont efficaces non seulement pour accélérer le congé des passages internationaux et des membres d'équipage aux contrôles frontaliers, mais aussi pour renforcer les programmes de sûreté et de conformité en matière d'immigration. Dans leurs résolutions, le Conseil de sécurité et d'autres organes des Nations Unies ont lancé un appel aux États pour qu'ils renforcent la coopération internationale afin de lutter contre l'introduction clandestine d'étrangers et de prévenir l'utilisation de documents frauduleux.* *L'insertion de cet article dans les accords sur les services aériens renforcerait les efforts internationaux des États contre l'utilisation de documents de voyage frauduleux ou faux pour la migration illégale, l'introduction clandestine de migrants et le franchissement des frontières par des terroristes ou des groupes terroristes.*

Article 11 **Passagers non admissibles ou sans documents et déportés**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie convient d'établir des contrôles frontaliers efficaces. 2. À cet égard, chaque Partie convient d'appliquer les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 (Facilitation) à la Convention de Chicago relatives aux passagers non admissibles ou sans documents et aux déportés, afin de renforcer la coopération dans la lutte contre la migration illégale. 3. Dans le cadre des objectifs ci-dessus, chaque Partie convient de délivrer ou d'accepter, selon le cas, la lettre relative à des « documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux ou à des documents authentiques présentés par des imposteurs » dont l'énoncé figure à l'alinéa b) de l'Appendice 9 de l'Annexe 9 (12e édition), lorsqu'elle agit en vertu des paragraphes pertinents du Chapitre 3 de l'Annexe concernant la saisie des documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux.	*Le Chapitre 3 de l'Annexe 9 (Facilitation) à la Convention de Chicago contient des normes et des pratiques recommandées qui fixent les règles générales que doivent suivre les États et les compagnies aériennes en ce qui concerne les passagers non admissibles, les passagers sans documents et les déportés. L'Appendice 9 vise à remplacer, en tant que document de voyage, les documents frauduleux, falsifiés ou faux saisis sur des passagers qui s'en sont servis pour voyager. Les paragraphes existants et l'Appendice 9 ont pour but de faire retirer de la circulation les documents frauduleux, falsifiés ou faux.* *L'insertion de cet article dans les accords sur les services aériens renforcerait les efforts internationaux des États contre l'introduction clandestine de migrants et le franchissement des frontières par des terroristes ou groupes terroristes.*

Article 12 **Redevances d'usage**	**Notes explicatives**
	Ces deux approches d'une disposition sur les redevances d'usage diffèrent sensiblement. À certains endroits, il y est question de « compagnies aériennes désignées ». Les parties devraient se demander si les dispositions sur les activités prévues ici ne devraient pas s'étendre à toutes les compagnies aériennes d'une partie et non pas aux seules compagnies désignées.
[Paragraphes 1 et 2, option 1/2]	
1. Aucune Partie n'imposera ou ne permettra que soient imposées aux compagnies aériennes désignées par une autre Partie des redevances d'usage plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres compagnies exploitant des services internationaux similaires.	*Cette option, moins détaillée, reproduit simplement au premier paragraphe le principe de non-discrimination régissant les redevances d'usage énoncées à l'article 15 de la Convention, selon lequel les redevances imposées à un aéronef étranger ne peuvent pas être plus élevées que celles que l'on imposerait à ses propres aéronefs assurant des services internationaux similaires.*
2. Chaque Partie encouragera des consultations sur les redevances d'usage entre son autorité compétente en matière d'imputation de redevances [ou son fournisseur de services d'aéroport ou de navigation aérienne] et les compagnies aériennes utilisant les services et les installations fournis par ces autorités [ou ce fournisseur de services], si possible par l'intermédiaire d'organisations représentatives de ces compagnies. Toutes propositions de modification des redevances d'usage devraient faire l'objet d'un préavis raisonnable aux usagers pour permettre à ceux-ci d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés. Chaque Partie encouragera en outre son autorité compétente en matière d'imputation de redevances [ou son fournisseur de services] et ces usagers à échanger les renseignements appropriés concernant les redevances d'usage.	*La disposition encourage les consultations entre l'autorité en matière d'imputation de redevances et les usagers, la notification d'un préavis raisonnable pour toute modification des redevances, ainsi que l'échange de renseignements appropriés au sujet des redevances. Ces principes reflètent la politique de l'OACI en matière de redevances (Doc 9082). Certains États ayant commercialisé ou privatisé leurs fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne et délégué l'autorité de fixer les redevances d'usage, un énoncé approprié entre crochets est ajouté pour répondre à de telles situations.*
[Paragraphes 1 et 2, option 2/2]	
1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organes compétents de chaque Partie en matière d'imputation aux compagnies aériennes d'une autre Partie doivent être justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et réparties équitablement entre catégories d'usagers. En tout état de cause, de telles redevances d'usage ne seront pas imputées aux compagnies aériennes d'une autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables dont peut se prévaloir toute autre compagnie aérienne au moment où les redevances sont imposées.	*Dans la seconde option, cette disposition comprend certains principes qui, à nouveau, reflètent la politique élaborée par l'OACI. Toutefois, plutôt que d'employer la formule de l'article 15 de la Convention, comme dans la première variante, cette version applique un type de « clause de la nation la plus favorisée » qui est plus large dans son application que l'article 15.*
2. Les redevances d'usage imposées aux compagnies aériennes d'une autre Partie peuvent refléter, mais ne doivent pas excéder, le coût intégral pour les autorités ou les organes compétents en matière d'imputation de la fourniture des installations et services d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation à l'aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Ce coût intégral peut inclure un rendement raisonnable de l'actif, après amortissement. Les installations et services pour lesquels des redevances sont imposées doivent être fournis selon des principes d'efficience et d'économie.	*Cette disposition énonce certains principes de l'OACI relatifs au recouvrement des coûts.*
3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation dans son territoire et les compagnies aériennes utilisant les installations et	*Exigences relatives aux consultations, à l'échange de renseignements et au préavis raisonnable qui sont similaires à celles que l'on retrouve dans la première option.*

Article 12 **Redevances d'usage**	**Notes explicatives**
services, et encourage les autorités ou organes compétents et les compagnies aériennes à échanger les renseignements qui peuvent être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en accord avec les principes énoncés aux paragraphes 1 et 2. Chaque Partie encourage les autorités compétentes en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés.	
4. Aucune Partie ne sera réputée, dans des procédures de règlement de différends en vertu de l'article __ (Règlement des différends), avoir enfreint une disposition du présent article, à moins :	*La seconde option introduit un processus d'examen avant tout traitement des redevances d'usage dans le cadre du règlement des différends, et elle indique qu'il n'est pas contrevenu à cet article, aux fins du mécanisme de règlement des différends, si ce processus d'examen est entrepris.*
a) qu'elle n'omette de procéder dans un délai raisonnable à un examen de la redevance ou de la pratique qui fait l'objet d'une plainte d'une autre Partie ; ou	
b) que suite à un tel examen, elle n'omette de prendre toutes les dispositions en son pouvoir pour remédier à toute redevance ou pratique incompatible avec le présent article.	
[5. Les aéroports, les voies aériennes, les services de contrôle de la circulation aérienne et de navigation aérienne, la sûreté de l'aviation et les autres installations et services connexes qui sont fournis sur le territoire d'une Partie seront mis à la disposition des compagnies aériennes des autres Parties à des conditions qui ne seront pas moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute compagnie assurant des services aériens internationaux similaires au moment où sont conclues les modalités de leur utilisation.]	*Ce texte entre crochets est essentiellement une version plus détaillée de l'article 15 de la Convention.*

Article 13 **Droits de douane**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie exempte sur une base de réciprocité une compagnie aérienne désignée par une autre Partie, dans toute la mesure que permet sa législation nationale, des [restrictions à l'importation,] droits de douane, taxes d'accise, frais de visite et autres droits et redevances nationaux [non basés sur le coût de services fournis à l'arrivée,] sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures à usage technique consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement ordinaire des aéronefs, les provisions de bord et autres articles [tels que stock de billets imprimés, lettres de transport aérien, tout matériel imprimé sur lequel figure l'emblème de la compagnie ainsi que le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par cette compagnie aérienne désignée] destinés à l'utilisation ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien courant des aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie qui exploite les services convenus.	*Une disposition relative aux droits de douane et autres taxes figure dans presque tous les accords sur les services aériens, en complément de l'exemption visant le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement ordinaire et les provisions de bord conservés à bord à l'arrivée sur le territoire d'un autre État, que l'on trouve à l'article 24 de la Convention. Elle reflète aussi la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632). L'objet de cette disposition est d'exempter les activités de l'aviation internationale des divers droits de douane et autres taxes sur le carburant, les pièces de rechange, les fournitures et l'équipement, qui seraient normalement appliqués à un aéronef étranger lorsqu'il effectue des vols dans un autre pays. La nature du transport aérien international et les incidences économiques défavorables que risqueraient d'avoir de telles charges ont justifié l'acceptation quasi mondiale de cette disposition.*
2. Les exemptions accordées par le présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1 :	*On notera qu'il y a différentes interprétations de ce qui constitue un tronçon international sur un service, par exemple selon qu'il s'agit de tarifs ou d'exemption de droits de douane. Les États peuvent donc souhaiter ajouter des précisions à ce*
a) introduits sur le territoire de la Partie considérée par ou au nom de la compagnie aérienne désignée par une autre Partie ;	

Article 13 **Droits de douane**	**Notes explicatives**
b) conservés à bord des aéronefs de la compagnie aérienne désignée d'une Partie à l'arrivée sur le territoire ou au départ du territoire d'une autre Partie ; ou c) embarqués à bord d'aéronefs de la compagnie aérienne désignée par une Partie sur le territoire d'une autre Partie et destinés à être utilisés dans l'exploitation des services convenus, que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie qui accorde l'exemption, pourvu qu'il n'y ait pas de cession de la propriété de ces articles sur le territoire de ladite Partie. 3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'une compagnie aérienne désignée d'une Partie ne peuvent être déchargés sur le territoire d'une autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.	*sujet dans leurs accords sur les services aériens, particulièrement s'il y a échange de droits de cabotage. Dans de tels cas, les exemptions prévues par le présent article seraient modifiées pour tenir compte de la nature du service et de sa compatibilité avec les législations nationales.* *Dans certaines situations, l'exemption n'est pas une exemption générale de toutes taxes ou droits à payer ; là où, par exemple, les pouvoirs publics imposent des droits à acquitter pour des services fournis au transport aérien international (p. ex. redevances pour opérations douanières ou de quarantaine), l'accord nécessiterait une réserve telle que « non basées sur le coût de services fournis à l'arrivée ». D'autres articles qui pourraient être couverts (mais qui n'ont pas été introduits dans la disposition) sont le matériel utilisé pour les réservations et les opérations, le matériel de sûreté, le matériel pour le chargement des marchandises et le service des passagers, le matériel d'instruction et les aides de formation.*

Article 14 **Imposition**	**Notes explicatives**
	Dans les accords sur les services aériens, il n'est pas courant qu'il y ait une disposition sur l'imposition des revenus et du capital, notamment parce que ces questions peuvent faire l'objet d'un traité distinct entre les parties sur la double imposition. Il en est présenté une ici en fonction de la politique de l'OACI (Doc 8632), qui prévoit une exonération. Comme la question de l'imposition et des accords fiscaux entre les États relève des autorités financières, cette disposition exigerait la participation de ces autorités à sa formulation et à sa négociation.
[Paragraphes 1 à 3, option 1/2] 1. Les bénéfices de l'exploitation en trafic international des aéronefs d'une compagnie aérienne désignée ne sont imposables que sur le territoire de la Partie où est situé le siège de direction effective de cette compagnie aérienne. 2. Le capital que représentent les aéronefs exploités en trafic international par une compagnie aérienne désignée ainsi que les biens meubles liés à l'exploitation de ces aéronefs ne sont imposables que sur le territoire de la Partie où est situé le siège de direction effective de la compagnie aérienne.	*Dans cette option, les paragraphes 1 et 2 traitent respectivement de l'imposition des revenus et du capital.*
3. Lorsqu'il existe une entente particulière entre deux des Parties à l'effet d'éviter une double imposition en matière d'impôts	*Le paragraphe 3 prévoit qu'un traité entre les parties sur la double imposition prévaut sur les dispositions de l'accord.*

Article 14 **Imposition**	**Notes explicatives**
sur le revenu et sur le capital, les dispositions de cette entente l'emportent.	
[Paragraphes 1 à 3, option 2/2]	
1. Les bénéfices ou revenus qu'une compagnie aérienne d'une Partie tire de l'exploitation d'aéronefs en trafic international, y compris par la participation à des accords commerciaux intercompagnies ou à des coentreprises, sont exonérés de tout impôt sur les bénéfices ou les revenus prélevé par le Gouvernement de chaque autre Partie.	*Cette option exonère les compagnies aériennes de certains impôts perçus par le gouvernement de chaque autre partie plutôt que de spécifier quand les compagnies sont imposables, à savoir sur le territoire de la direction effective de la compagnie, ce qui clarifie la portée des exemptions fiscales.* *Le paragraphe 1 exonère expressément les bénéfices et les revenus provenant d'accords commerciaux intercompagnies.*
2. Le capital et les éléments d'actif d'une compagnie aérienne d'une Partie qui concernent l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont exonérés de tous les impôts sur le capital et sur l'actif prélevés par le Gouvernement de chaque autre Partie.	
3. Les gains sur l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international et de biens meubles se rapportant à l'exploitation de ces aéronefs que reçoit une compagnie aérienne d'une Partie sont exonérés de tout impôt sur les gains prélevé par le Gouvernement d'une autre Partie.	
[4.* Chaque Partie, sur une base de réciprocité, exonère de la taxe sur la valeur ajoutée ou des taxes indirectes similaires les marchandises et services fournis à la compagnie aérienne désignée par une autre Partie et utilisés aux fins de l'exploitation par celle-ci de services aériens internationaux. L'exonération de taxes peut prendre la forme d'une exemption ou d'un remboursement.]	*L'exonération est réciproque, bien que sa portée puisse varier comme l'indique le texte entre crochets. Par exemple, les parties peuvent aussi choisir d'inclure des restrictions à l'importation, ou des fournitures des compagnies telles que le stock de billets ou le matériel informatique.*

Article 15 **Concurrence loyale**	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle	
Chaque compagnie aérienne désignée aura une possibilité équitable d'exploiter les routes prévues dans l'Accord.	*La formulation de l'approche traditionnelle est fondée sur l'alinéa f) de l'article 44 de la Convention, qui indique que chaque État contractant doit avoir « une possibilité équitable d'exploiter des entreprises de transport aérien international ».*
Approche transitoire	
Chaque Partie convient : a) que chaque compagnie aérienne désignée aura une possibilité équitable et égale d'assurer en concurrence les services aériens internationaux régis par l'Accord ; b) de prendre des mesures pour éliminer toutes les formes de discrimination ou de pratiques concurrentielles déloyales nuisant à la position concurrentielle d'une compagnie aérienne désignée de chaque autre Partie.	*Une approche transitoire limitée consisterait à appliquer la possibilité équitable et égale aux routes énoncées dans l'annexe à l'accord. Une version plus large est cependant donnée ici, outre l'alinéa b).*

Article 15 Concurrence loyale	**Notes explicatives**
Libéralisation totale	
Chaque compagnie aérienne désignée jouira d'un environnement concurrentiel équitable en vertu des lois des Parties sur la concurrence.	*Dans la libéralisation totale, les lois des parties sur la concurrence serviraient à garantir un environnement concurrentiel équitable pour toutes les compagnies désignées.* *Tout en appuyant pleinement l'application des lois sur la concurrence, certains États en traitent dans des mémorandums de consultations plutôt que dans les accords sur les services aériens eux-mêmes.*

Article 16 Capacité	**Notes explicatives**
[Option 1/2] **Approches traditionnelle et transitoire/Libéralisation totale**	
La capacité offerte sur les services aériens est soumise à l'article __ (Concurrence loyale).	*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).*
[Option 2/2] **Approche traditionnelle** **[Paragraphes 1 et 2, option 1/2]**	
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.	*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.*
[Option 2/2] 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.	*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.*
Approche transitoire	
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 convenu] de la capacité totale offerte sur cette route.	*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.*

Article 16 **Capacité**	**Notes explicatives**
Libéralisation totale	
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.	*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.*
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.	*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.*
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.	*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.*
4. Aucune des Parties n'exigera que les compagnies aériennes de l'autre Partie déposent, aux fins d'approbation, leurs horaires, programmes de vols d'affrètement 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 l'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.	*La méthode de la libre détermination proscrit normalement toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale 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 complémentaire.* *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 totale doit être soumise à des interventions sur la base des lois des parties sur la concurrence, le cas échéant.*

Article 17 **Établissement des prix (tarifs)**	**Notes explicatives**
[Option 1/2] **Approches traditionnelle et transitoire/Libéralisation totale**	
Les prix (tarifs) seront soumis à l'article __ (Concurrence loyale).	*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.*

Article 17 **Établissement des prix (tarifs)**	**Notes explicatives**
[Option 2/2] **Approche transitoire**	
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.	*Cette approche transitoire de l'approbation des tarifs entre les parties est fondée sur le principe du pays d'origine.*
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.	*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.*
[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.]	*Disposition optionnelle sur l'approbation des tarifs des services non réguliers.*
Libéralisation totale	
Il ne sera pas exigé que les prix (tarifs) demandés par les compagnies aériennes soient déposés ou approuvés par quelque Partie que ce soit.	*Avec la libéralisation totale, 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.*

Article 18 **Sauvegardes**	**Notes explicatives**
1. Les Parties conviennent que les pratiques suivantes de la part de compagnies aériennes peuvent être considérées comme des pratiques concurrentielles éventuellement déloyales qui peuvent mériter d'être examinées de plus près : a) l'imposition de tarifs sur des routes à des niveaux qui sont globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent ; b) l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessives ; c) les pratiques en question sont appliquées durablement et pas seulement de manière temporaire ; d) les pratiques en question ont une incidence économique négative importante sur une autre compagnie aérienne ou lui causent de graves préjudices ; e) les pratiques en question traduisent une intention apparente, ou ont comme effet probable, de paralyser une autre compagnie aérienne, de l'exclure ou de l'évincer du marché ;	*La disposition relative aux sauvegardes ne sera pertinente et applicable que si les parties sont convenues de passer à un environnement libéralisé, même si ce n'est pas un environnement plurilatéral entièrement de type « ciel ouvert », pour les transporteurs aériens désignés par elles. La liste des pratiques commerciales de compagnies aériennes qui peuvent être des signaux d'éventuelles pratiques concurrentielles déloyales est purement indicative et a été établie par l'OACI et communiquée aux États contractants en tant que recommandation. Cette disposition pourrait être employée si un groupe d'États s'est mis d'accord pour passer à un régime moins contrôlé, mais si aucune des parties n'a de législation sur la concurrence, il pourrait alors être nécessaire de convenir mutuellement, à titre de mesure de sauvegarde, d'un ensemble de descriptions de ce qui constitue des pratiques déloyales et/ou des pratiques loyales. Compte tenu de l'environnement concurrentiel particulier dans lequel les compagnies exerceront leurs activités et des régimes de législation sur la concurrence applicables à leurs territoires respectifs, les parties pourront décider d'autres indicateurs de comportement concurrentiel déloyal qui pourraient être inclus dans cette disposition.*

Article 18 **Sauvegardes**	**Notes explicatives**
f) un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route considérée. 2. Si les autorités aéronautiques d'une Partie considèrent qu'une opération ou des opérations envisagées ou menées par la compagnie aérienne désignée par une autre Partie peuvent constituer un comportement concurrentiel déloyal selon les indicateurs cités au paragraphe 1, elles peuvent demander une consultation conformément à l'article __ [Consultations] en vue de résoudre le problème. Une telle demande sera accompagnée d'un avis sur les raisons de la demande, et la consultation commencera dans les 15 jours suivant la demande. 3. Si les Parties ne parviennent pas à résoudre le problème par voie de consultations, toute Partie peut invoquer le mécanisme de règlement des différends prévu à l'article __ [Règlement des différends] pour régler le différend.	*Le « mécanisme de sauvegarde » se compose de la disposition sur les sauvegardes et de la quatrième option sur le règlement des différends, qui est un processus de médiation fondé sur une recommandation de l'OACI et prévu dans l'article sur le règlement des différends.* *Comme solution de rechange au mécanisme de sauvegarde, les parties pourraient convenir de la mise en place progressive de l'accès complet aux marchés et d'autres dispositions, pour faciliter le passage à la libéralisation totale (voir l'Annexe IV).*

Article 19 **Législation sur la concurrence**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie informe l'autre de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence, des modifications de celles-ci et de tous objectifs particuliers visés, qui pourraient toucher l'exploitation des services de transport aérien dans le cadre du présent Accord, et elle identifie les autorités chargées de l'application de ces lois, politiques et pratiques. 2. Dans la mesure permise par ses propres lois et règlements, chaque Partie aide les compagnies aériennes de l'autre en donnant des indications sur la compatibilité de toute pratique proposée des compagnies aériennes avec ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence. 3. Chaque Partie avise l'autre chaque fois qu'elle estime qu'il risque d'y avoir incompatibilité entre l'application de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence et les questions relatives à l'application du présent Accord ; le processus de consultation prévu dans le présent Accord est utilisé, à la demande d'une Partie, pour déterminer si un tel conflit existe et pour rechercher les moyens de le résoudre ou de le réduire au minimum. 4. Chaque Partie avise l'autre de son intention d'engager des poursuites contre la ou les compagnies aériennes de cette autre Partie ou encore de toute action en justice privée intentée dans le cadre de sa législation sur la concurrence, dont elle pourrait avoir connaissance. 5. Sans préjudice du droit d'action des Parties, le processus de consultation prévu dans le présent Accord est utilisé chaque fois qu'une Partie le demande, et il devrait viser à déterminer les intérêts respectifs des Parties ainsi que les incidences probables de l'action intentée éventuellement dans le cadre de la législation sur la concurrence.	*Le modèle de clause élaboré par l'OACI est destiné à constituer un ensemble de procédures complet mais adaptable pour le cas où deux ou plusieurs parties ont connu ou pourraient connaître des difficultés dans leurs relations de transport aérien du fait de l'application de la législation nationale sur la concurrence. Il met l'accent sur la notification, la coopération, la retenue et le processus de consultation pour éviter ou résoudre les conflits effectifs ou potentiels. Son utilisation par les parties pourrait ne pas être pertinente, par exemple si des parties entérinent des pratiques de coopération entre les compagnies aériennes telles que la coordination des tarifs ou si aucune des parties n'a de législation sur la concurrence. Il n'est pas destiné non plus à s'ajouter aux méthodes existantes, et les obligations prévues devraient bien sûr recevoir l'aval des autorités des parties en matière de concurrence. De façon générale, il vise à renforcer les mécanismes bilatéraux d'évitement et de résolution des conflits et à amener dans le cadre régional ou plurilatéral les problèmes que pose l'application au transport aérien des normes de la législation sur la concurrence. Cette disposition s'appuie principalement sur les concepts et principes énoncés dans les lignes directrices détaillées sur cette question qui ont été élaborées par l'OACI concurremment avec ce modèle de clause (voir le Doc 9587).*

Article 19 **Législation sur la concurrence**	**Notes explicatives**
6. Les Parties s'efforcent de parvenir à un accord au cours de ces consultations, compte dûment tenu de leurs intérêts respectifs et des différents moyens qui pourraient aussi permettre de réaliser les objectifs de ladite action. 7. S'il n'est pas trouvé d'accord, chaque Partie, dans l'application de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence, considère attentivement et avec bienveillance les vues exprimées par l'autre et a égard à la courtoisie, la modération et la mesure dans les relations internationales. 8. La Partie en vertu de la législation sur la concurrence de laquelle une action en justice privée a été entamée facilite l'accès de chaque Partie à l'instance judiciaire compétente et/ou, s'il y a lieu, fournit des renseignements à cette instance. Ces renseignements pourraient porter sur ses propres intérêts en matière de relations extérieures, sur les intérêts que chaque Partie a notifiés et, si possible, sur les résultats de toute consultation avec chaque Partie au sujet de ladite action. 9. Dans la mesure où leur législation ou leur politique nationale ne l'empêche pas et conformément à toutes obligations internationales applicables, les Parties coopèrent en vue d'autoriser leurs compagnies aériennes ou autres ressortissants à divulguer aux autorités compétentes de l'une et de l'autre des renseignements intéressant une action intentée en vertu de la législation sur la concurrence, à condition qu'une telle coopération ou divulgation ne soit pas contraire à leurs intérêts nationaux essentiels. 10. Pendant qu'une action intentée par les autorités chargées de la législation sur la concurrence d'une Partie fait l'objet de consultations avec une autre Partie, la Partie sur le territoire de laquelle l'action a été intentée s'abstient, en attendant les résultats de ces consultations, d'exiger la divulgation de renseignements se trouvant sur le territoire d'une autre Partie et cette autre Partie s'abstient d'appliquer toute législation de blocage.	

Article 20 **Conversion des devises et transfert des recettes**	**Notes explicatives**
Chaque Partie autorise la ou les compagnies aériennes d'une autre Partie, sur demande, à convertir et transférer à l'étranger, dans le pays de leur choix, toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport aérien et d'activités connexes directement liées au transport aérien qui dépassent les sommes dépensées localement, cette conversion et ce transfert étant autorisés rapidement, sans restriction, discrimination ni taxes y afférentes, au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de transfert.	*Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les « possibilités commerciales ».* *Cette disposition élaborée par l'OACI pour faciliter la conversion des devises et les transferts est une version plus large d'une disposition que l'on trouve dans presque tous les accords sur les services aériens.* *L'expression « activités connexes directement liées au transport aérien » comprend normalement les activités étroitement rattachées à la fourniture des services aériens, telles que les services d'autobus entre l'aéroport et les hôtels et, là où elle est autorisée, la fourniture de services d'escale à d'autres compagnies aériennes. Elle n'engloberait pas les activités telles que les recettes provenant des hôtels, de la location de voitures, des investissements dans le marché local de*

Article 20 **Conversion des devises et transfert des recettes**	**Notes explicatives**
	l'immobilier ou des actions et obligations, dont on peut supposer qu'elles feront l'objet d'un régime différent de conversion et de transfert. L'expression « sans taxes » concerne les taxes appliquées à la conversion et au transfert, et non pas l'impôt national sur le revenu, qui fait l'objet de l'article intitulé « Imposition ».

Article 21 **Vente et commercialisation des produits des services aériens**	**Notes explicatives**
	Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les « possibilités commerciales ». *Certaines dispositions de cet article se rapportent aux « compagnies aériennes désignées ». Les parties pourraient se demander si les dispositions sur les activités prévues dans l'article devraient porter en fait sur toutes les compagnies aériennes d'une partie et non pas seulement sur les compagnies désignées.*
1. Chaque Partie accorde à une compagnie aérienne désignée d'une autre Partie le droit de vendre et de commercialiser sur son territoire les produits des services aériens internationaux et services apparentés (directement ou par le biais d'agents ou d'autres intermédiaires choisis par la compagnie aérienne), y compris le droit d'établir des bureaux sur réseau et hors réseau.	*Cette disposition, élaborée par l'OACI, fournit une norme simple mais juste pour autoriser les compagnies aériennes à vendre et commercialiser leurs services. Cette clause ne s'applique pas à la vente et à la commercialisation des produits des services aériens par le truchement des systèmes informatisés de réservation (SIR), qui font l'objet d'une disposition distincte. Le terme « bureau sur réseau » décrit une situation dans laquelle un bureau est situé dans une ville ou un pays que la compagnie dessert directement ; un « bureau hors réseau » est situé dans une ville ou un pays que la compagnie ne dessert pas directement. Certains accords récents ajoutent la disposition optionnelle qui est entre parenthèses.*
2. [Chaque compagnie aérienne aura le droit de vendre des services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, si elle le juge bon, en devises librement convertibles d'autres pays, et toute personne sera libre d'acheter ces services de transport en devises acceptées par la compagnie.]	*Ce texte optionnel donne aux compagnies l'assurance qu'elles peuvent vendre librement en devises convertibles qu'elles acceptent, sans les obliger à accepter des devises dans lesquelles elles ne font pas affaire.*

Article 22 **Personnel étranger et accès aux services locaux**	**Notes explicatives**
	Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les « possibilités commerciales ». *Certaines dispositions de cet article se rapportent aux « compagnies aériennes désignées ». Les parties pourraient se demander si les dispositions sur les activités prévues dans l'article devraient porter en fait sur toutes les compagnies aériennes d'une partie et non pas seulement sur les compagnies désignées.*

Article 22 **Personnel étranger et accès aux services locaux**	**Notes explicatives**
Approches traditionnelle et transitoire	
1. La ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie seront autorisées, sur une base de réciprocité, à faire entrer et à maintenir sur le territoire de chaque Partie leurs représentants et leurs personnels commercial, opérationnel et technique nécessaires dans le cadre de l'exploitation des services convenus.	*Les approches traditionnelle et transitoire reposent sur la réciprocité qui, si on l'interprète de manière quantitative, se traduirait par une limite numérique du nombre d'employés des compagnies aériennes qui peuvent travailler sur le territoire d'une autre partie.*
2. La ou les compagnies aériennes désignées par une Partie peuvent à leur choix combler ces besoins en recourant à leur propre personnel ou aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne exerçant des activités sur le territoire d'une autre Partie et autorisée à assurer de tels services pour d'autres compagnies aériennes.	
3. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur d'une autre Partie, dans le cadre desquels :	
a) chaque Partie, sur une base de réciprocité et avec le délai minimal, accordera aux représentants et au personnel prévus au paragraphe 1 les autorisations d'emploi, visas de visiteur et autres documents similaires nécessaires ;	
b) chaque Partie facilitera et accélérera les formalités relatives aux autorisations d'emploi pour le personnel exécutant certaines tâches temporaires d'une durée qui ne dépasse pas quatre-vingt-dix (90) jours.	*L'alinéa b) du paragraphe 3 vise les employés temporaires, pour lesquels les conditions d'emploi et de résidence pourraient être moins étendues que pour les employés à long terme.*
Libéralisation totale	
Chaque Partie autorisera les compagnies aériennes désignées d'une autre Partie :	*L'alinéa a) de cette disposition de l'OACI relative au personnel étranger est destiné à faciliter l'affectation à l'étranger de certains personnels des compagnies aériennes — ceux qui sont chargés de réaliser des tâches de gestion, ainsi que des tâches commerciales, techniques et d'exploitation. La disposition est soumise aux obligations internationales ainsi qu'aux lois nationales de la partie réceptrice concernant l'entrée, la résidence et l'emploi, lesquelles, dans la plupart des cas, devraient être suffisamment souples pour tenir compte des obligations d'une partie au titre de cette disposition.*
a) à faire entrer et à maintenir sur son territoire les employés étrangers chargés d'exécuter des tâches de gestion ainsi que des tâches commerciales, techniques, opérationnelles ou spécialisées nécessaires à la prestation des services de transport aérien, conformément aux lois et règlements de l'État récepteur en matière d'entrée, de résidence et d'emploi ;	
b) à recourir aux services et au personnel de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne exerçant des activités sur son territoire et autorisée à assurer de tels services.	*L'alinéa b) vise à répondre au besoin de tenir compte de l'utilisation plus fréquente par les compagnies aériennes de personnel provenant de pays tiers, suite au développement des alliances et à la mondialisation des activités commerciales des compagnies. En conséquence, il inclurait la possibilité d'utiliser le personnel et les services d'une compagnie aérienne partenaire d'une alliance ou d'un arrangement de partage de codes, de même que toute société ou organisation locale autorisée à assurer un service.*

Article 23 **Changement de gabarit**	**Notes explicatives**
	Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les « possibilités commerciales », ou même être prise en compte dans le tableau des routes.
Approche traditionnelle	
1. En exploitant un service convenu sur une route spécifiée, une compagnie aérienne désignée d'une Partie peut substituer un aéronef à un autre en un point du territoire d'une autre Partie aux conditions ci-après seulement :	*Une disposition relative au changement de gabarit peut être un article autonome ou être traitée dans le tableau de routes. Généralement, un changement de gabarit permet à une compagnie aérienne d'exploiter des vols de façon plus économique sur des parcours internationaux éloignés de son propre territoire en adaptant plus étroitement la capacité de ses vols sur ces parcours aux volumes de trafic plus faibles à destination et en provenance de son territoire national auxquels on peut normalement s'attendre sur les tronçons les plus éloignés d'une route long-courrier.*
a) que ce soit justifié par des raisons d'économie d'exploitation ;	
b) que l'aéronef utilisé sur le tronçon de route le plus éloigné du point terminal dans le territoire d'une Partie n'ait pas une capacité plus grande que celui qui est utilisé sur le tronçon le plus proche ;	
c) que l'aéronef utilisé sur le tronçon le plus éloigné soit exploité seulement en liaison avec et comme prolongement du service offert par l'aéronef utilisé sur le tronçon le plus proche et soit programmé pour cela ; le premier arrivera au point de changement afin d'acheminer le trafic transféré de ou à transférer sur l'aéronef utilisé sur le tronçon le plus proche ; et sa capacité sera déterminée au premier chef par référence à cet objectif ;	*Dans le type traditionnel de formule de changement de gabarit, un changement d'aéronef est permis, mais sous réserve de plusieurs conditions, concernant notamment la coordination des horaires, la taille des aéronefs, le volume de trafic et les limitations de capacité dans le cas d'un régime avec contrôle de la capacité. Les conditions visent à permettre le recours au changement de gabarit tout en le circonscrivant. L'alinéa e) contient un texte optionnel qui englobe des moyens modernes de commercialisation et de vente autres que les annonces publicitaires lorsqu'on offre un service avec changement de gabarit. À l'alinéa h), le texte optionnel donne plus de souplesse au transporteur qui exploite les vols en permettant, sous réserve d'autorisation, plus d'un vol à partir du point de changement. Les autres conditions auxquelles est soumis le changement de gabarit continueraient cependant de s'appliquer.*
d) qu'il y ait un volume suffisant de trafic direct ;	
e) que la compagnie aérienne [ne se présente pas au public par annonces publicitaires ou autrement] [ne se présente ni directement ni indirectement, et que ce soit dans des horaires, des systèmes informatisés de réservation, des systèmes de calcul de tarifs ou des annonces publicitaires, ou par d'autres moyens], [comme offrant un service qui a son origine en un point où le changement d'aéronef est effectué] comme offrant un service autre que le service convenu sur les routes spécifiées dont il s'agit ;	
f) que lorsqu'un service convenu comprend un changement d'aéronef ce fait apparaisse dans tous les horaires, systèmes informatisés de réservation, systèmes de calcul de tarifs, annonces publicitaires et autres moyens analogues ;	
g) que les dispositions de l'article __ du présent Accord régiront tous les arrangements pris en ce qui concerne le changement d'aéronef ;	
h) qu'en correspondance avec tout vol d'un aéronef pénétrant dans le territoire sur lequel le changement d'aéronef sera effectué, un vol seulement pourra être effectué au départ de ce territoire [à moins que la compagnie aérienne ne soit autorisée par les autorités aéronautiques d'une autre Partie à exploiter plus d'un seul vol].	
2. Les dispositions du paragraphe 1 :	*Le paragraphe 2 permet le changement de gabarit sans restriction dans le pays des compagnies aériennes, mais interdit de baser des aéronefs sur le territoire d'une autre partie.*
a) ne restreignent pas le droit d'une compagnie aérienne désignée de changer d'aéronef sur le territoire de la Partie désignatrice ;	

Article 23 Changement de gabarit	**Notes explicatives**
b) ne permettent pas à une compagnie aérienne désignée d'une Partie de baser ses propres aéronefs sur le territoire d'une autre Partie aux fins de changements d'aéronef.	
3. Les dispositions du présent article ne limitent pas la possibilité pour une compagnie aérienne d'assurer des services au moyen d'arrangements de partage de codes et/ou de réservation de capacité ainsi que le prévoit le présent Accord [le Tableau de routes].	*Souvent, les dispositions des articles traditionnels sur le changement de gabarit ne conviennent pas aux situations de partage de codes et/ou de réservation de capacité ; si l'on veut les autoriser, il faut déroger aux dispositions sur le changement de gabarit. Le texte entre crochets conviendra si le tableau de routes figure dans une annexe à l'accord. Dans ce cas, les États pourraient placer dans cette annexe les dispositions sur le changement de gabarit.*
Approche transitoire	
1. Chaque compagnie aérienne désignée peut, sur un vol ou tous les vols effectués sur les services convenus et à son choix, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie ou en tout point le long des routes spécifiées, sous réserve que :	*L'approche transitoire est une formule de changement de gabarit plus moderne et plus souple, avec pour seules contraintes les conditions concernant la coordination des horaires et la taille des aéronefs lorsqu'il y a plus d'un aéronef exploité au-delà du point de changement. Les mentions du paragraphe 2 relatives à l'utilisation de matériel loué et aux arrangements commerciaux présupposent que les parties se soient aussi entendues sur ces questions.*
a) l'horaire de l'aéronef utilisé au-delà du point de changement d'aéronef sera programmé en coïncidence avec l'aéronef à l'arrivée ou au départ, selon le cas ;	
b) dans le cas d'un changement d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie et si plus d'un aéronef est exploité au-delà du point de changement, pas plus d'un de ces aéronefs ne pourra être de même taille et aucun ne pourra être plus grand que l'aéronef utilisé sur le parcours de troisième et de quatrième liberté.	
2. Aux fins des opérations de changement de gabarit, une compagnie aérienne désignée pourra utiliser son propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel en location, et elle pourra agir dans le cadre d'arrangements commerciaux avec une autre compagnie aérienne.	
3. Une compagnie aérienne désignée pourra utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les parcours qu'elle effectue après un changement d'aéronef.	
Libéralisation totale	
Sur tout ou tous parcours internationaux 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.	*L'approche de la libéralisation totale 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 en prolongement ou en continuation du vol précédent. Le texte entre crochets supprime cette restriction pour les services tout-cargo.*

Article 24 **Services d'escale**	**Notes explicatives**
	Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les « possibilités commerciales ». *Toutes les dispositions devraient contenir un renvoi aux dispositions sur la sécurité ou une phrase indiquant que les services d'escale seront régis par l'Annexe 6.* *Certaines dispositions de cet article se rapportent aux « compagnies aériennes désignées ». Les parties pourraient se demander si les dispositions sur les activités prévues dans l'article devraient porter en fait sur toutes les compagnies aériennes d'une partie et non pas seulement sur les compagnies désignées.*
Approche transitoire	
[Option 1/2]	
Sous réserve des dispositions applicables en matière de sécurité, dont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant dans l'Annexe 6, chaque compagnie aérienne désignée peut choisir entre des prestataires de services d'escale en concurrence.	*Cette approche permet à une compagnie désignée de choisir parmi les prestataires de services d'escale en concurrence. Cela peut amener une amélioration sur le plan des services et du coût en fonction du degré de concurrence. Cette approche est courante dans les aéroports ayant un grand nombre de compagnies et des contraintes physiques limitant le nombre de prestataires de services au sol qu'il est possible d'accueillir.*
[Option 2/2]	
1. Sous réserve des dispositions applicables en matière de sécurité, dont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant dans l'Annexe 6, la ou les compagnies aériennes seront autorisées, sur une base de réciprocité, à assurer leurs propres services d'escale sur le territoire de toute Partie et, à leur choix, à faire assurer la totalité ou une partie de leurs services d'escale par un agent autorisé à fournir de tels services par les autorités compétentes d'une autre Partie.	*Cette transition permet à une compagnie, sur une base de réciprocité, d'assurer ses propres services d'escale, ou de faire assurer ces services par un agent que les autorités compétentes de l'autre partie ont autorisé à assurer des services d'escale pour d'autres compagnies desservant le même aéroport sur le territoire de l'autre partie.*
2. La ou les compagnies aériennes désignées de toute Partie auront aussi le droit d'assurer des services d'escale pour d'autres compagnies desservant le même aéroport sur le territoire de toute Partie.	
3. L'exercice des droits énoncés aux paragraphes 1 et 2 ne sera soumis qu'aux restrictions physiques ou opérationnelles résultant de considérations relatives à la sécurité ou à la sûreté des aéroports. Ces restrictions seront appliquées uniformément et à des conditions qui ne seront pas moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute compagnie assurant des services aériens internationaux similaires au moment où les restrictions sont imposées.	*Le paragraphe 3 reconnaît qu'il peut falloir restreindre les droits relatifs aux services d'escale, mais uniquement pour des considérations de sécurité ou de sûreté aéroportuaire. Il accorde aussi le traitement de la nation la plus favorisée et le traitement national pour l'application de ces restrictions.*
Libéralisation totale	
1. Sous réserve des dispositions applicables en matière de sécurité, dont les normes et pratiques recommandées (SARP) de	*Dans l'approche libéralisation totale, élaborée par l'OACI, la compagnie désignée a un choix plus large pour ce qui est des*

Article 24 **Services d'escale**	**Notes explicatives**
l'OACI figurant dans l'Annexe 6, toute Partie autorisera la ou les compagnies aériennes d'une autre Partie, au choix de chaque compagnie : a) à assurer ses propres services d'escale ; b) à assurer les services d'escale d'autres transporteurs aériens ; c) à se joindre à d'autres pour former une entité assurant ces services ; d) à choisir parmi des prestataires de services en concurrence. 2. Un transporteur aérien est autorisé à choisir librement parmi les solutions disponibles et à combiner ou à modifier ses options, sauf s'il peut être démontré que cela n'est pas possible en pratique, ou dans le cas de contraintes liées à des considérations pertinentes de sécurité et de sûreté ou (à l'exception des services visés en a)) à un volume d'activité aéroportuaire insuffisant pour permettre à des prestataires concurrents d'en vivre. 3. Les Parties seraient toujours tenues de prendre les mesures nécessaires pour garantir une tarification raisonnable fondée sur les coûts et un traitement équitable et égal pour les transporteurs aériens de l'autre ou des autres Parties.	*services d'escale : elle peut assurer ses propres services ou recourir à ceux d'une autre compagnie, assurer les services d'autres compagnies, se joindre à d'autres compagnies pour assurer les services collectivement ou choisir parmi des prestataires en concurrence (voir le Doc 9587).* *Suivant les circonstances qui leur sont propres, les États devraient envisager l'introduction progressive des services assurés par les compagnies elles-mêmes ainsi que des prestataires multiples en fonction, le cas échéant, de la taille de l'aéroport.* *À certains aéroports, il est possible que le nombre de transporteurs aériens ou les limites physiques des installations ne permettent pas à tous les transporteurs d'assurer leurs propres services d'escale côté piste ; dans ce cas, les transporteurs qui sont admis à le faire devraient être choisis suivant une procédure objective, transparente et non discriminatoire et il devrait y avoir d'autres prestataires compétitifs.*

Article 25 **Arrangements de partage de codes/ de coopération**	**Notes explicatives**
[Option 1/2] **Approche transitoire** Chaque compagnie aérienne désignée peut conclure des arrangements de commercialisation en coopération, notamment en matière de coentreprises, de réservation de capacité et de partage de codes, avec des compagnies de chaque Partie, sous réserve que les compagnies détiennent les autorisations appropriées et répondent aux conditions normalement appliquées à ces arrangements.	*On peut traiter le partage de codes de la même manière que les autres arrangements de coopération intercompagnies, en exigeant que les compagnies en cause aient l'autorisation appropriée (dans le cas du partage de codes, les droits de trafic sous-jacents) et remplissent les conditions normalement appliquées à de tels accords. Le texte ci-après est néanmoins présenté pour les États qui souhaiteraient avoir un article spécifique sur le partage de codes.* *Une autre solution, que certains États pourraient juger préférable, serait de traiter du partage de codes dans un article sur les possibilités commerciales ou dans les notes du tableau de routes.* *L'approche transitoire reconnaît expressément l'emploi de ces types d'accords de coopération, mais les limite aux compagnies désignées des parties à l'accord. À titre de mesure transitoire, l'emploi du partage de codes peut être limité à des routes déterminées ou à un nombre précis de vols susceptibles d'être modifiés plus tard par des entretiens ultérieurs et/ou un échange de notes.*

Article 25 **Arrangements de partage de codes/** **de coopération**	**Notes explicatives**
Libéralisation totale	
1. Pour exploiter ou offrir les services autorisés sur les routes convenues, toute compagnie aérienne désignée d'une Partie peut conclure des arrangements de commercialisation en coopération notamment en matière de coentreprises, de réservation de capacité et de partage de codes avec :	*L'étape de la libéralisation totale prévoit les arrangements de coopération avec des compagnies d'un pays tiers et avec des prestataires de services de transport de surface. Dans la plupart des accords libéralisés, on prévoit aussi la location avec équipage entre compagnies des parties, mais, dans le présent modèle d'accord, la location fait l'objet d'un article distinct.*
a) une ou plusieurs compagnies aériennes de toute Partie ;	
b) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers ;	
c) un prestataire de services de transport de surface de n'importe quel pays, sous réserve que toutes les compagnies aériennes qui concluent ces arrangements 1) détiennent les autorisations appropriées et 2) répondent aux conditions normalement appliquées à ces arrangements.	
2. Les Parties conviennent de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les consommateurs soient pleinement informés et protégés en ce qui concerne les vols en partage de code exploités en direction ou en provenance de leur territoire et que, au minimum, les renseignements nécessaires soient fournis aux passagers comme suit :	*L'expression « les conditions normalement appliquées » aux arrangements de coopération comprendrait, dans le cas du partage de codes par exemple, les conditions d'information et de protection des consommateurs. Cela pourrait prendre la forme d'un article supplémentaire tiré du Doc 9587.*
a) oralement et, si possible, par écrit au moment de la réservation ;	
b) par écrit, sur le billet lui-même et/ou (si ce n'est pas possible) sur l'itinéraire qui accompagne le billet, ou sur tout autre document remplaçant le billet, comme une confirmation écrite, y compris des renseignements sur la personne à contacter en cas de problème ainsi qu'une indication claire de la compagnie aérienne responsable en cas de dommage ou d'accident ;	*L'expression « sur tout autre document remplaçant le billet, comme une confirmation écrite » couvre le cas de la billetterie électronique.*
c) oralement à nouveau, par le personnel au sol de la compagnie aérienne à toutes les étapes du voyage.	
[3. Les compagnies aériennes sont tenues de déposer pour approbation tout arrangement de coopération prévu auprès des autorités aéronautiques de toutes les Parties au moins __ jours avant la date prévue de son introduction.]	*Cette disposition optionnelle sur l'obligation de dépôt pourrait permettre aux autorités aéronautiques de vérifier que toutes les compagnies ont les autorisations nécessaires et répondent aux conditions appliquées à ces arrangements. La législation et la réglementation nationales pourraient aussi servir à cette fin.*
[Option 2/2]	
Approche transitoire et libéralisation totale	
1. Compte tenu des exigences réglementaires normalement appliquées à ces activités par les autorités aéronautiques de chaque Partie, chaque compagnie aérienne désignée d'une autre Partie peut conclure des arrangements de coopération en vue :	
a) d'offrir les services convenus sur les routes spécifiées en partage de codes (c.-à-d. en vendant le service de transport sous	*L'alinéa a) permet aux transporteurs aériens d'offrir leurs services en vendant des transports sous leurs propres codes*

Article 25 **Arrangements de partage de codes/ de coopération**	**Notes explicatives**
son propre code) sur des vols exploités par une ou plusieurs compagnies aériennes de toute Partie [et/ou d'un pays tiers] ;	*(transporteurs commercialisateurs) sur des vols exploités par des compagnies de toute partie et/ou par des transporteurs de pays tiers (transporteurs exploitants), si l'on retient le texte entre crochets. (Pour limiter le partage de codes aux compagnies désignées des parties, il faut omettre le texte entre crochets.)*
b) de transporter du trafic sous le code de toute autre compagnie aérienne que les autorités aéronautiques d'une Partie ont autorisée à vendre des services de transport sous son propre code sur des vols exploités par ladite compagnie désignée d'une autre Partie.	*L'alinéa b) permet aux compagnies désignées d'assurer des transports sous le code d'autres compagnies.*
2. Les services en partage de codes comportant un transport entre des points de toute Partie seront limités aux vols exploités par une ou plusieurs compagnies aériennes autorisées par les autorités aéronautiques de cette Partie à assurer un service entre des points de son territoire, et tout transport entre des points de ce territoire sous le code de la ou des compagnies désignées d'une autre Partie ne sera offert que dans le cadre d'un voyage international. Toutes les compagnies engagées dans des arrangements de partage de codes devront détenir les autorisations de route sous-jacente appropriées. Les compagnies seront autorisées à transférer sans limites du trafic entre des aéronefs assurant des services en partage de codes. Les autorités aéronautiques d'une Partie ne refuseront pas à la ou aux compagnies d'une autre Partie la permission d'assurer en partage de codes les services prévus en a) pour la raison que la ou les compagnies exploitant les aéronefs n'ont pas reçu de ces autorités le droit de transporter du trafic sous le code de la ou des compagnies désignées d'une autre Partie.	*La première phrase du paragraphe 2 permet le partage de codes sur des tronçons intérieurs du territoire d'une partie, mais uniquement dans le cadre d'un voyage international. La dernière phrase interdit aux autorités aéronautiques d'une partie de refuser une approbation de service en partage de codes pour la raison que la compagnie exploitante n'a pas reçu de cette partie les droits de transporter du trafic sous le code de la compagnie désignée de l'autre partie. Si un tel refus était possible, l'autre partie pourrait empêcher de nombreuses possibilités de partage de codes que les dispositions visent à permettre.*
3. Aux fins de l'article __ (Capacité), les autorités aéronautiques d'une Partie n'imposeront pas de limites à la capacité qu'offriront la ou les compagnies aériennes désignées par une autre Partie sur les services en partage de codes.	*Le paragraphe 3 prend en considération l'importance de la clarté pour ce qui est de la capacité autorisée dans les services en partage de codes. Souvent, il n'y a pas de limites à la capacité que peuvent offrir, aux fins de marketing, des transporteurs sur les services en partage de codes ; cependant, les vols exploités avec leur propre matériel par des transporteurs qui sont désignés en vertu de l'accord sont souvent soumis à des restrictions de capacité, que l'on emploie aussi ou non le code d'un autre transporteur pour ces vols. La capacité des transporteurs exploitants d'un pays tiers n'est normalement soumise qu'aux dispositions d'un accord sur les services aériens entre l'État du transporteur exploitant et l'autre partie.*

Article 26 **Location d'aéronefs**	**Notes explicatives**
	Définitions : *a) L'expression « location avec équipage » désigne la location-bail d'un aéronef avec son équipage.* *b) L'expression « location sans équipage » désigne la location-bail d'un aéronef sans équipage.*

Article 26 **Location d'aéronefs**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie peut empêcher, pour les services exploités en vertu du présent Accord, l'utilisation d'aéronefs loués qui ne satisfont pas aux dispositions des articles __ (Sécurité) et __ (Sûreté).	*Pour ce qui est de la sécurité et de la sûreté, ce paragraphe traite les aéronefs loués de la même façon que les autres aéronefs exploités par les compagnies désignées en vertu de l'accord. Il indique clairement qu'une partie peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués qui ne répondent pas aux normes de sécurité et de sûreté. En application de ce type de paragraphe, certains États exigent le dépôt préalable des arrangements de location concernant des routes internationales pour pouvoir agir à temps si les autorités considèrent qu'il pourrait y avoir des problèmes de sécurité. Dans certains cas, les États tiennent des listes de compagnies dont on peut louer les aéronefs et/ou des listes de compagnies dont on ne peut pas en louer, en se fondant par exemple sur les rapports des audits de supervision de la sécurité de l'OACI ou sur les registres des inspections sur piste.* *Pour prendre en compte les questions de sécurité que soulève l'utilisation d'aéronefs loués dans certaines situations, les États peuvent conclure des accords en vertu de l'article 83* bis *pour transférer à l'État de l'exploitant certaines responsabilités que la Convention confère à l'État d'immatriculation, en se conformant aux éléments d'orientation pertinents de l'OACI.* *En pratique, au moins initialement, pour une partie ayant des préoccupations en matière de sécurité à propos d'une situation donnée comportant l'utilisation d'aéronefs loués, il pourrait être plus facile de consulter la partie dont la compagnie a pris les aéronefs en location, d'autant que l'État de la compagnie qui les a donnés en location peut ne pas être partie à l'accord. Lorsqu'ils envisagent d'agir au titre du paragraphe 1, les États devraient d'abord voir s'il a été répondu à leurs préoccupations quant à la sécurité des aéronefs loués au moyen des éléments d'orientation et des procédures de l'OACI, qui établissent clairement les obligations en matière de maintien de la navigabilité et l'adéquation des conditions d'exploitation et de maintenance de ces aéronefs loués, en fonction des normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI ainsi que des éléments d'orientation tels que le* Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation *(Doc 8335), le* Manuel de navigabilité *(Doc 9760) et les* Orientations sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale *(Circulaire 295).*
Approche transitoire	*Cette approche donne le choix entre deux options. La principale différence porte sur le traitement des aéronefs loués avec équipage auprès de pays tiers.* *Parfois appelées « locations-acquisitions », les locations sans équipage d'aéronefs dont le propriétaire n'est pas une compagnie aérienne sont autorisées de façon pratiquement universelle et ne sont généralement pas visées par les accords sur les services aériens. Certains États les mentionnent tout de même expressément dans leurs accords. Dans chaque*

Article 26 **Location d'aéronefs**	**Notes explicatives**
	approche, il est donné des formulations optionnelles, placées entre crochets. *Par leur législation ou leur réglementation nationale ou par accord mutuel entre les autorités aéronautiques concernées, certains États peuvent autoriser d'avance un ou plusieurs types de location d'aéronefs, comme les locations sans équipage auprès d'une compagnie aérienne, les locations avec équipage entre compagnies de la même partie, les locations avec équipage auprès de compagnies d'une autre partie ou les locations avec équipage auprès de compagnies de pays tiers, sous réserve dans tous les cas du respect des dispositions bilatérales, nationales et régionales applicables en matière de sécurité et de sûreté.* *Dans certains cas, un État peut empêcher que les services soient exploités par une compagnie dont la flotte est principalement ou entièrement composée d'aéronefs loués avec équipage auprès d'un pays tiers.*
[Option 1/2] 2. Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent assurer les services visés par le présent Accord : a) au moyen d'aéronefs loués sans équipage auprès de toute [société, y compris d'une] compagnie aérienne ; b) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès d'autres compagnies aériennes de la même Partie ; c) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès de compagnies aériennes de toute autre Partie ; d) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès de compagnies aériennes de pays tiers, à condition que toutes les compagnies aériennes qui participent aux arrangements prévus en b), c) et d) détiennent les autorisations appropriées et répondent aux conditions normalement appliquées à ces arrangements.	*L'expression « autorisations appropriées » a un sens plus large que les habituels « droits de route et/ou de trafic » accordés en vertu d'un accord bilatéral ; elle comprend :* *1) l'autorisation économique et l'autorisation d'exploitation concernant la sécurité accordées aux compagnies qui donnent ou qui prennent les aéronefs en location sur les routes à desservir ;* *2) toutes approbations nationales ou régionales requises pour le type particulier de location en cause.* *Ce paragraphe vise les quatre situations énoncées dans les alinéas. Dans le cas a) [locations sans équipage], l'utilisation des aéronefs est autorisée sans restriction, sous réserve seulement des conditions de sécurité et de sûreté. Certains États préfèrent ne viser dans l'accord que les aéronefs loués sans équipage qui appartiennent à des compagnies aériennes tandis que d'autres peuvent vouloir viser expressément toutes les locations sans équipage, y compris celles qui sont faites auprès d'entités qui ne sont pas des compagnies aériennes.* *Dans les cas b) et c), cette option permet l'utilisation des aéronefs sous réserve que les conditions de sécurité et de sûreté soient respectées et que la compagnie qui donne les aéronefs comme celle qui les prend possèdent le permis d'exploitation nécessaire. Même si, dans ces situations, les deux compagnies auront ordinairement ce permis d'exploitation, les deux parties font ici l'objet d'un alinéa distinct pour prévoir le cas où les exigences de sécurité de l'État de la compagnie qui prend les aéronefs ne permettent pas les locations avec équipage auprès de compagnies d'autres États (p. ex. les États-Unis).* *Pour ce qui est de la situation d) [locations avec équipage auprès de compagnies de pays tiers], cette option permet d'employer les aéronefs en la soumettant à une condition d'autorisation plus large qui comprend non seulement l'octroi de tous*

Article 26 **Location d'aéronefs**	**Notes explicatives**
	droits économiques nécessaires aux compagnies qui participent à l'arrangement de location, mais aussi toutes approbations nationales ou régionales requises. On prend ainsi en compte le cas où les États pourraient exiger une autorisation spécifique pour certaines opérations au moyen d'aéronefs loués.
[Option 2/2]	
2. Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent assurer les services visés par le présent Accord : a) au moyen d'aéronefs loués sans équipage auprès de toute [société, y compris d'une] compagnie aérienne ; b) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès d'autres compagnies aériennes de la même Partie ; c) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès de compagnies aériennes de toute autre Partie ; d) au moyen d'aéronefs loués avec équipage auprès de compagnies aériennes de pays tiers, à condition que cela ne se fasse qu'au titre d'arrangements qui n'équivalent pas à donner à la compagnie qui donne les aéronefs en location un accès à des droits de trafic qu'elle n'a pas par ailleurs.	*Cette option permet l'utilisation d'aéronefs loués dans les trois premières situations, sous réserve seulement des conditions de sécurité et de sûreté. Dans le cas d), contrairement à la première option, cette seconde option permet l'utilisation des aéronefs sous réserve d'une condition plus spécifique et plus restrictive, à savoir qu'il ne doit pas résulter de l'arrangement que la compagnie qui donne les aéronefs en location avec équipage exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.*
3. Nonobstant les dispositions de l'alinéa d) du paragraphe 2, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent assurer les services visés par le présent Accord au moyen d'aéronefs loués à court terme et de façon ponctuelle avec équipage auprès de compagnies aériennes de pays tiers.	*Le paragraphe 3 de la seconde option crée une exemption à la condition de disposer des droits de trafic énoncée en 2 d) dans les situations imprévues qui exigent de remplacer un aéronef d'urgence et pour une durée limitée, par exemple pour assurer un ou plusieurs vols d'un service régulier si l'aéronef utilisé normalement est immobilisé de façon imprévue par une défaillance mécanique.*
Libéralisation totale 2. Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent exploiter les services visés par le présent Accord au moyen d'aéronefs loués qui répondent aux conditions applicables de sécurité et de sûreté.	*Cette approche permet d'utiliser des aéronefs loués de tous types dans la mesure où ils répondent aux conditions applicables de sécurité et de sûreté.*

Article 27 **Services intermodaux**	**Notes explicatives**
Approche transitoire Chaque compagnie aérienne désignée peut employer ses propres services ou les services assurés par d'autres pour le transport de surface de fret aérien.	*L'étape transitoire inclut par exemple l'utilisation d'installations douanières aéroportuaires pour le fret de surface, le transport sous douane, le transport en provenance ou à destination de tout point de pays tiers ainsi que la facturation d'un prix unique pour le transport intermodal (pourvu que l'expéditeur ne soit pas induit en erreur quant aux faits concernant un tel transport).*

Article 27 **Services intermodaux**	**Notes explicatives**
Libéralisation totale **[Option 1/2]** Chaque compagnie aérienne désignée peut utiliser sans restriction des modes de transport de surface en conjugaison avec le transport aérien international de passagers et de fret.	*La mention des passagers et l'expression « sans restriction » sont les principales différences entre l'étape transitoire et la libéralisation totale.*
[Option 2/2] Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes et les fournisseurs indirects de transports de fret de chaque Partie sont autorisés, sans restriction, à employer en correspondance avec le transport aérien international tout moyen de transport de surface pour l'acheminement de marchandises à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des Parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports ayant des installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane dans le cadre des lois et réglementations applicables. Ces marchandises, qu'elles soient acheminées par voie de surface ou par voie aérienne, auront accès aux procédures et installations douanières aéroportuaires. Les compagnies aériennes pourront choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou de les assurer par le biais d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris les transports de surface exploités par d'autres compagnies aériennes et par des fournisseurs indirects de transport de fret. Ces services de fret intermodaux pourront être offerts à un prix unique direct pour le transport aérien et le transport de surface combinés, pourvu que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant aux faits concernant un tel transport.	*Cette disposition vise à donner aux divers intervenants d'une expédition intermodale de fret une latitude totale quant au service, à la capacité et à la tarification de même que pour l'accès aux services douaniers et aux autres installations et services.*

Article 28 **Systèmes informatisés de réservation (SIR)**	**Notes explicatives**
	Certaines dispositions de cet article se rapportent aux « compagnies aériennes désignées ». Les parties pourraient se demander si les dispositions sur les activités prévues dans l'article devraient porter en fait sur toutes les compagnies aériennes d'une partie et non pas seulement sur les compagnies désignées.
[Option 1/3] Chaque Partie applique sur son territoire le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation.	*Cette variante est un modèle OACI destiné, en particulier, aux parties qui n'ont pas nécessairement de réglementation en matière de SIR mais qui sont disposées à appliquer le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement de ces systèmes (voir le Doc 9587).*
[Option 2/3] Chaque Partie applique sur son territoire le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes	*Cette variante renvoie au Code de l'OACI, mais elle est compatible avec toute autre réglementation applicable. (Il*

Article 28 **Systèmes informatisés de réservation (SIR)**	**Notes explicatives**
informatisés de réservation, de façon compatible avec les autres règlements et obligations applicables concernant ces systèmes.	*pourrait s'agir des codes sur les SIR de l'Union européenne, de la Conférence européenne de l'aviation civile et de la Commission arabe de l'aviation civile, ou des règlements nationaux. Par l'emploi du mot « obligations », on tient compte de ce que certains États appliqueront les dispositions de l'Accord général sur le commerce des services [AGCS], dont l'Annexe sur les services de transport aérien s'applique aux SIR.)*
[Option 3/3] Les Parties conviennent de ce qui suit : a) un des aspects les plus importants de la capacité pour une compagnie aérienne de faire concurrence est sa capacité d'informer le public de ses services de manière équitable et impartiale ; par conséquent, la qualité de l'information sur les services aériens dont disposent les agences de voyages qui transmettent directement cette information au public et la capacité pour une compagnie de proposer à ces agences des systèmes informatisés de réservation (SIR) compétitifs constituent le fondement des possibilités concurrentielles d'une compagnie ; b) il est également nécessaire de faire en sorte que les intérêts des consommateurs des produits du transport aérien soient protégés contre tout usage indu de cette information et toute présentation trompeuse de cette dernière et que les compagnies aériennes de même que les agences de voyages aient accès à des systèmes informatisés de réservation véritablement concurrents.	*Cette variante prend en compte le fait que certains accords bilatéraux énoncent de façon très détaillée les principes applicables qui régissent la réglementation et le fonctionnement des SIR, généralement parce qu'une seule des parties a une réglementation approfondie sur les SIR, qui est reprise dans les dispositions de ce type d'article. Cependant, étant donné l'évolution rapide de la distribution des produits des compagnies aériennes, une formulation moins détaillée serait sans doute plus souple et plus facile à appliquer aux circonstances actuelles.*

Article 29 **Interdiction de fumer**	**Notes explicatives**
1. Chaque Partie interdit ou fait interdire par ses compagnies aériennes de fumer sur tous les vols transportant des passagers qui sont exploités par ses compagnies entre les territoires des Parties. Cette interdiction s'applique à tous les emplacements de l'aéronef, depuis le moment où commence l'embarquement des passagers jusqu'au moment où leur débarquement est terminé. 2. Chaque Partie prend toutes les mesures qu'elle juge raisonnables pour assurer le respect des dispositions de cet article par ses compagnies aériennes ainsi que par leurs passagers et leurs membres d'équipage, y compris par l'imposition de peines appropriées.	*Cet article oblige chaque partie à interdire de fumer sur tous les vols de passagers de ses compagnies entre les territoires des parties, et à prendre des mesures raisonnables pour faire appliquer cette interdiction. La nécessité de cette disposition diminuera car l'interdiction de fumer à bord des aéronefs est de plus en plus courante dans le monde.*

Article 30 **Protection de l'environnement**	**Notes explicatives**
Les Parties souscrivent à la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation. S'agissant de l'exploitation aérienne entre leurs territoires respectifs, elles conviennent de se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 16 de l'OACI ainsi qu'à la politique et aux éléments d'orientation existants de l'OACI sur la protection de l'environnement.	*Les États peuvent souhaiter placer une clause sur l'environnement dans leurs accords sur les services aériens pour prendre en compte l'incidence du secteur du transport aérien sur l'environnement.*

Article 31 **Statistiques**	**Notes explicatives**
Approche transitoire	
Les autorités aéronautiques des Parties se communiquent mutuellement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements similaires relatifs au trafic acheminé sur les services convenus.	*Cette approche peut aussi être appliquée aux arrangements de détermination préalable ou du type Bermudes I, mais elle est plus simple et n'énonce pas l'objectif de la communication. C'est donc une approche qui pourrait être utilisée dans des accords plus libéraux, où la nécessité de statistiques n'est pas liée au contrôle de la capacité, mais plutôt aux études.*
Libéralisation totale	
	En libéralisation totale, il n'est normalement pas exigé de dépôt de statistiques.

Article 32 **Consultations**	**Notes explicatives**
	Normalement, la disposition sur la consultation est de portée générale et certaines questions, telles que la sûreté de l'aviation et la sécurité, mais aussi la capacité et les tarifs ainsi que l'amendement de l'accord, pourront faire l'objet de processus de consultation distincts et spécifiques quant à l'objet, aux délais et aux méthodes (p. ex. échange de documents). *La disposition sur la consultation est fondée sur une formule relativement normalisée, même s'il existe plusieurs approches différentes quant à la formulation de l'objectif des consultations, leurs modalités et la forme de la demande.*
Approche traditionnelle	
Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord. Toute Partie peut aussi demander la tenue d'une réunion de « haut niveau », jusqu'au niveau ministériel, si elle le juge nécessaire, pour faire avancer le processus de consultation.	*Dans cette approche, le processus de consultation peut prendre la forme du processus régulier avec la possibilité de monter jusqu'à des niveaux gouvernementaux plus élevés.*
Approche traditionnelle et libéralisation totale	
1. Toute Partie peut, à tout moment, demander des consultations sur l'interprétation, l'application, la mise en œuvre ou l'amendement du présent Accord ou sur le respect de cet Accord.	*Dans cette approche, le processus de consultation peut être déclenché par une demande de chaque partie qui souhaite soulever une question donnée. Il est plus probable que la formule de la « demande » soit davantage employée que l'expression « de temps à autre » dans les accords libéralisés, où la nécessité de consultations régulières est sans doute moins grande.*

Article 32 **Consultations**	**Notes explicatives**
2. Ces consultations [, qui peuvent se faire dans le cadre de discussions ou par correspondance,] commenceront dans les 60 [30] jours qui suivent la date à laquelle chaque Partie aura reçu une demande [écrite ou verbale], à moins que les Parties n'en conviennent autrement.	*Les passages entre crochets se rencontrent dans les accords plus récents ; ils prennent en compte les moyens de communication modernes, qui réduisent la nécessité de réunions entre les personnels des parties.*

Article 33 **Règlement des différends**	**Notes explicatives**
	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.
Approche traditionnelle	
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.	*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.*
2. La décision de l'arbitre ou des arbitres a force exécutoire pour toutes les parties au différend.	
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.	
Approche transitoire et libéralisation totale	
	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

Article 33 **Règlement des différends**	**Notes explicatives**
	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.
1. Tout différend entre deux Parties qui ne peut être réglé par des consultations ou par la négociation pourra, à la demande de l'une ou l'autre de ces 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.	*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.*
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.	*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.*
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.	*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.*
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.	
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.	
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.	

Article 33 **Règlement des différends**	**Notes explicatives**
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 __.	
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.	*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.*
9. L'arbitrage est confié à un tribunal de trois arbitres constitué comme suit :	*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.*
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 ;	
b) si une partie 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.	
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.	*Le tribunal arbitral détermine ses règles de procédure et peut recommander des mesures conservatoires ou provisoires en attendant sa décision finale.*
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	

Article 33 **Règlement des différends**	**Notes explicatives**
d'une partie ou de sa propre initiative dans les 15 jours suivant l'expiration du délai de remise de la dernière plaidoirie. 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. 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. 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 : a) en ce qui concerne l'alinéa a) du paragraphe 9, les parties de chacun des côtés d'un différend nomment ensemble un arbitre ; 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 ; 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. 15. Toute autre partie directement concernée par le différend a le droit d'intervenir dans la procédure, aux conditions suivantes : 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 ; 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 ; 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 ; d) la décision du tribunal arbitral oblige également la partie intervenante. 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.	

Article 33 **Règlement des différends**	**Notes explicatives**
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. 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.	

Article 34 **Amendements**	**Notes explicatives**
	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.
Approche traditionnelle **[Option 1/2]**	
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.	*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.*
[Option 2/2]	
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.	*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.*

Article 34 **Amendements**	**Notes explicatives**
Approche transitoire	
1. Le/la [organe créé par l'Accord] examine les amendements au présent Accord et, au besoin, en propose.	*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.*
2. Ces amendements entrent en vigueur lorsque toutes les Parties les ont approuvés.	
Libéralisation totale	
1. L'Accord peut être amendé suivant la procédure ci-après :	*L'approche de la libéralisation totale apporte de la souplesse au processus d'amendement, mais elle peut aussi le rendre plus complexe puisqu'elle prévoit une procédure double.*
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 ;	*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.*
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 ;	
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 ;	
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 ;	
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.	
2. Au lieu de la procédure énoncée au paragraphe 1, l'Accord peut être amendé suivant la procédure ci-après :	*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.* *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.*
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 ;	
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.	

Article 35 **Enregistrement auprès de l'OACI**	**Notes explicatives**
[Option 1/2] Le présent Accord, et tout amendement qui pourra y être apporté, sera enregistré dès sa signature auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par [nom de la Partie qui enregistrera l'Accord]. **[Option 2/2]** Le présent Accord, et tout amendement qui pourra y être apporté, sera enregistré dès son entrée en vigueur auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par [nom de la Partie qui enregistrera l'Accord].	*Les articles 81 et 83 de la Convention obligent les États à enregistrer leurs accords aéronautiques, obligation que cette disposition formalise au niveau bilatéral. Dans les faits cependant, de nombreux accords et amendements ne sont pas enregistrés, ce qui nuit à la transparence de l'ensemble du processus. Cette disposition, élaborée par l'OACI, indique que l'enregistrement doit se faire dès la signature (option 1) ou dès l'entrée en vigueur (option 2) et elle précise le nom de la partie chargée de l'enregistrement ; elle est destinée à encourager une meilleure application de la Convention.*

Article 36 **Exceptions**	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle 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]. **Approche transitoire** **[Option 1/2]** 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]. **[Option 2/2]** 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].	*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.* *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.* *Dans cette option, les parties conviennent d'appliquer pendant une durée limitée certaines mesures qu'elles déterminent ensemble dans une annexe à l'accord.*

Article 36 **Exceptions**	**Notes explicatives**
Libéralisation totale 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 : 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 ; b) du transport aérien international régulier ou affrété entre des points du territoire de la Partie qui accorde les droits.	*Une exception de type libéralisation totale 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.*

Article 37 **Accords existants**	**Notes explicatives**
	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.
Approche traditionnelle 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.	*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.*
Approche transitoire **[Option 1/2]** 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.	*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.*
[Option 2/2] 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.	*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.*
Libéralisation totale 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.	*La formulation correspondant à la libéralisation totale remplace simplement les éventuels accords bilatéraux existant entre les parties par l'accord régional ou plurilatéral. Cela évite d'avoir*

Article 37 **Accords existants**	**Notes explicatives**
	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.

Article 38 **Réexamen**	**Notes explicatives**
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). 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.	*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.*

Article 39 **Retrait**	**Notes explicatives**
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. 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. [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.]	*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.* *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.*

Article 40 **Dépositaire**	**Notes explicatives**
1. L'original du présent Accord sera déposé auprès de [la Partie ou l'entité régionale convenue], qui sera désignée Dépositaire de l'Accord. 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. 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	*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.* *La notification à l'OACI par le dépositaire peut faire l'objet d'un article distinct sur l'enregistrement après de l'OACI.*

Article 40 Dépositaire	**Notes explicatives**
[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.	
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.	
[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.]	*Texte optionnel pour le cas où les parties conviennent de tenir un registre centralisé des désignations de compagnies et des autorisations d'exploitation.*

Article 41 Signature et ratification	**Notes explicatives**
1. L'Accord sera ouvert à la signature d__ [Gouvernement des Parties à l'Accord].	*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.*
2. L'Accord est soumis à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Dépositaire.	*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.*

Article 42 Accession	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle	
[Option 1/2]	
Le présent Accord est ouvert à l'accession de toute Partie à (nom de l'organisation régionale).	*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.*
[Option 2/2]	
Le présent Accord est ouvert à l'accession d'autres Parties de (indication de la région), sous réserve de l'approbation de toutes les Parties à l'Accord.	*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.*
Approche transitoire	
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).	*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.*

Article 42 **Accession**	**Notes explicatives**
2. La Partie qui accède à l'Accord dépose un instrument d'accession approprié auprès du Dépositaire. L'accession prend effet le jour de la réception de cet instrument par le Dépositaire, qui en remet une copie certifiée conforme à toutes les Parties.	
Libéralisation totale	
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'accession auprès du Dépositaire.	*Avec la libéralisation totale, 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.*

Article 43 **Entrée en vigueur**	**Notes explicatives**
Approche traditionnelle	
Le présent Accord entrera en vigueur quand toutes les Parties signataires auront déposé leurs instruments de ratification auprès du Dépositaire.	*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.*
Approche transitoire/ **Libéralisation totale**	
1. Le présent Accord entrera en vigueur le [__e jour] après la date de dépôt du [__e] 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.	*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.*
2. Le Dépositaire informera chaque Partie de la date d'entrée en vigueur du présent Accord.	

Annexe I **Vols non réguliers/vols affrétés**	**Notes explicatives**
	Dans un accord, une disposition relative aux vols non réguliers peut être traitée de diverses manières et dans divers contextes. Fondamentalement, on peut la traiter comme une question d'octroi de droits ou comme une question à aborder séparément. On peut aussi la traiter dans l'accord lui-même ou dans une annexe. *Une approche plus simple et plus directe de l'octroi de droits pour des activités de transport non régulier consisterait simplement à mentionner dans l'article sur l'octroi des droits la conduite de « services aériens internationaux » réguliers et non réguliers. De cette façon, toutes les dispositions de*

Annexe I **Vols non réguliers/vols affrétés**	**Notes explicatives**
	l'accord seraient applicables tant aux services non réguliers qu'aux services réguliers.
Approche traditionnelle	
1. À l'exception de celles qui portent sur les droits de trafic, la capacité et les tarifs, les dispositions du présent Accord s'appliquent également aux vols non réguliers exploités par un transporteur aérien d'une Partie à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie ainsi qu'au transporteur aérien qui les exploite.	*Cette approche peut être utilisée lorsque les parties envisagent la possibilité de vols non réguliers et ont besoin de déterminer les diverses dispositions administratives et dispositions sur les possibilités commerciales qui seraient appliquées à ces vols, mais ne veulent pas prendre position sur le point de savoir si une autorisation serait accordée dans le cadre de leurs lois et règlements nationaux respectifs. Cette formulation précise que les dispositions de l'accord principal autres que celles qui visent les services aériens réguliers s'appliqueront aux services non réguliers. Ce paragraphe pourrait aussi énumérer les articles de l'accord principal qui s'appliqueraient aux services non réguliers, p. ex. les articles sur les redevances d'usage, les droits de douane, la sécurité, la sûreté, etc.*
[Paragraphe 2, option 1/2]	
2. Les dispositions du paragraphe 1 ne portent pas atteinte aux lois et règlements nationaux régissant l'autorisation des vols non réguliers ou la conduite des transporteurs aériens ou d'autres parties intervenant dans l'organisation de ces activités.	*Cette disposition laisse à la législation et aux règlements nationaux de chaque partie le soin de déterminer quels services non réguliers seraient autorisés et à quelles conditions.*
[Paragraphe 2, option 2/2]	
2. Les Parties examineront avec bienveillance les demandes de [vols non réguliers] [vols affrétés] entre leurs territoires pour les passagers et les marchandises en conformité avec leurs lois et règlements respectifs.	*L'exigence d'un examen bienveillant n'est pas un octroi d'accès au marché, mais implique un traitement positif à l'égard des activités de transport non régulier en général, ou plus expressément des vols affrétés. Cette disposition traduit aussi le fait que le régime de réglementation régissant l'autorisation de telles opérations est généralement unilatéral, l'État ou les États appliquant leurs règles nationales à toute demande.*
Approche transitoire	
[Option 1/3]	
1. Chaque Partie autorisera les vols non réguliers de passagers entre des points où il n'existe pas de services aériens réguliers. S'il existe des services réguliers, les autorisations seront accordées à condition que l'offre des vols non réguliers ne mette pas en danger la stabilité économique des services réguliers existants.	*Cette approche n'a pas d'incidence négative sur les services réguliers.* *Historiquement, de nombreux États se sont efforcés d'éviter que les services non réguliers de passagers ne pénalisent les services réguliers, et ils ont élaboré toute une gamme de politiques et de mécanismes à cette fin (voir le Doc 9587). Le texte qui figure ici prévoit trois de ces mécanismes : 1) l'autorisation des services non réguliers de passagers entre des points non desservis par les services réguliers, 2) l'interdiction des services non réguliers de passagers qui auraient une incidence négative sur les services réguliers et 3) l'autorisation de types de services non réguliers de passagers qui ne sont pas considérés comme menaçant la viabilité économique des services réguliers (dans le cas présent, les affrètements à forfait, qui comprennent des prestations au sol telles que les hôtels, le transport terrestre, etc., en plus du transport aérien).*
2. Lorsque des séries de vols non réguliers de passagers sont demandées, ces séries doivent correspondre à la définition de « voyages à forfait » et elles doivent être exécutées sur la base de voyages aller-retour, avec des départs et des retours préétablis.	

Annexe I **Vols non réguliers/vols affrétés**	**Notes explicatives**
[Option 2/3]	
1. Les compagnies aériennes de chaque Partie désignée dans le cadre du présent Accord pour exploiter des vols en vertu de la présente Annexe auront le droit d'assurer des transports aériens internationaux non réguliers sur les routes spécifiées et conformément aux droits accordés dans l'Accord pour les services réguliers.	*Cette approche transitoire ouvre les routes de l'accord aux services non réguliers, aux mêmes conditions (p. ex. changement de gabarit) que celles des services réguliers, tandis que les services non réguliers en dehors de ces routes sont approuvés/désapprouvés sur la base de la courtoisie et de la réciprocité. Selon les droits accordés pour les services réguliers, cela ouvrirait normalement les services non réguliers tant aux passagers qu'au fret.*
2. Chaque Partie considérera avec bienveillance les demandes de compagnies aériennes d'une autre Partie pour acheminer du trafic non visé par la présente Annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité.	*L'emploi des termes « bienveillance » et « réciprocité » se traduit par le fait que le nombre et le type de vols d'affrètement en dehors des routes prévues dans l'accord dépendra de la partie qui a le point de vue le plus restrictif sur ces vols.*
[Option 3/3]	*Dans cette approche, même si le régime de réglementation régissant les vols non réguliers, et en particulier les opérations de type affrètement, est généralement celui de l'État de destination, les parties à certains accords peuvent choisir de stipuler que ce sont les règles du pays d'origine du vol qui devraient être appliquées. Ceci devrait faciliter la conduite de ces activités et constitue donc un exemple d'un tel arrangement qui pourrait être utilisé dans un accord libéral, tout en exigeant quand même le respect de règles.*
1. Les compagnies aériennes [désignées] de toute Partie auront le droit d'assurer des vols internationaux non réguliers à destination et en provenance d'un ou de plusieurs points quelconques du territoire d'une autre Partie, directement ou avec des arrêts intermédiaires en cours de route, pour l'acheminement aller simple ou aller-retour de tout trafic à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs points quelconques du territoire de la Partie désignatrice. Les vols affrétés à destinations multiples sont également permis. De plus, les compagnies aériennes [désignées] de toute Partie pourront exploiter des vols affrétés avec du trafic ayant pour origine ou destination le territoire d'une autre Partie.	*Le paragraphe 1 prévoit un large accès au marché pour ces activités, tandis que le paragraphe 2 applique les règles du pays d'origine.*
2. Chaque compagnie aérienne [désignée] assurant des transports aériens dans le cadre de la présente disposition se conformera aux lois et règlements de la Partie dans le territoire de laquelle le trafic a son origine, que ce soit sur une base aller simple ou aller-retour, dont cette Partie spécifie, maintenant ou par la suite, qu'ils sont applicables à ce transport.	*La version comportant le texte entre crochets est utilisée dans le cas où le tableau de routes de l'annexe __ ne précise pas de ville et où les parties désignent des compagnies pour les services non réguliers. Sans le texte entre crochets, toutes les compagnies de chaque partie (qu'elles soient ou non désignées par ailleurs pour les services réguliers) seraient autorisées par l'autre partie à assurer les services non réguliers décrits au paragraphe 1.*
Libéralisation totale	*L'approche de la libéralisation totale est une option pour les États qui souhaitent libéraliser les services non réguliers tout en continuant à réglementer les services réguliers.*
Section 1 Les compagnies aériennes de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe auront le droit, conformément aux conditions de leur désignation, d'effectuer des vols affrétés internationaux	*Cette approche met les services non réguliers sur le même pied que les services réguliers en termes de droits et d'accès au marché, sans la nécessité de se conformer aux réglementations nationales de la partie de destination, mais le premier paragraphe limite ceci aux compagnies désignées de chaque*

Annexe I **Vols non réguliers/vols affrétés**	**Notes explicatives**
de passagers (et de leurs bagages accompagnés) et/ou de marchandises (y compris, mais pas seulement, les affrètements de transitaires, les affrètements partagés et les affrètements mixtes (passagers/fret)) : Entre un ou plusieurs points quelconques du territoire de la Partie désignatrice et un ou plusieurs points quelconques du territoire d'une autre Partie ; Entre un ou plusieurs points quelconques du territoire de l'autre Partie et un ou plusieurs points quelconques d'un ou de plusieurs pays tiers, sous réserve que, à l'exception des vols affrétés de marchandises, ce service fasse partie d'une desserte en continuation, avec ou sans changement d'aéronef, qui comprenne le service vers le pays d'origine dans le but de transporter du trafic local entre celui-ci et le territoire de l'autre Partie. Dans l'exécution des services visés par la présente Annexe, les compagnies aériennes de chaque Partie désignées en vertu de l'Annexe auront aussi le droit : 1) de faire des arrêts intermédiaires en tous points, qu'ils soient situés sur le territoire de l'une des Parties ou en dehors de ce territoire ; 2) de transporter du trafic en transit via le territoire de l'autre Partie ; 3) de combiner sur le même aéronef du trafic originaire du territoire d'une Partie, du trafic originaire du territoire de l'autre Partie et du trafic originaire de pays tiers ; 4) d'effectuer du transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs utilisés ; sous réserve que, à l'exception des vols affrétés de marchandises, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie désignatrice et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie désignatrice soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point. Chaque Partie considérera avec bienveillance les demandes de compagnies aériennes d'une autre Partie pour acheminer du trafic non visé par la présente Annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité. **Section 2** Toute compagnie aérienne désignée par une Partie assurant des transports aériens internationaux d'affrètement qui ont pour origine le territoire d'une autre Partie, que ce soit des allers simples ou des aller-retour, aura le choix de se conformer à la législation et à la réglementation sur les affrètements de son propre pays ou à celles de l'autre Partie. Si une Partie applique une réglementation, des conditions ou des restrictions à l'une ou à plusieurs de ses compagnies, ou aux compagnies de pays différents, chaque compagnie désignée sera soumise aux moins restrictifs de ces critères. Le paragraphe précédent ne limite cependant pas les droits d'une Partie d'exiger des compagnies aériennes désignées dans le cadre de la présente Annexe par une autre Partie qu'elles respectent les obligations relatives à la protection des fonds des passagers et aux droits des passagers en matière d'annulation et de remboursement.	*partie. Elle contient aussi une disposition voulant que soient considérées avec bienveillance des activités de transport non régulier non couvertes par les droits accordés en vertu du premier paragraphe, par exemple des services de compagnies non désignées pour assurer des services réguliers ou des services de passagers de septième liberté.* *Une des différences entre l'approche transitoire qui précède et la libéralisation totale est la possibilité qu'a la compagnie désignée de choisir soit les règles sur l'affrètement de son propre pays, soit celles d'une autre partie, pour exploiter ses services non réguliers.*

Annexe I **Vols non réguliers/vols affrétés**	**Notes explicatives**
Section 3 Sauf au sujet des règles de protection des consommateurs mentionnées au paragraphe précédent, aucune Partie n'exigera d'une compagnie aérienne désignée par une autre Partie dans le cadre de la présente Annexe, en ce qui concerne le transport de trafic du territoire de cette autre Partie ou d'un pays tiers pour des allers simples ou des aller-retour, qu'elle soumette plus qu'une déclaration de conformité à la législation et à la réglementation mentionnées à la section 2 ou une dérogation à cette législation et à cette réglementation accordée par les autorités aéronautiques compétentes.	

Annexe II **Services de fret aérien**	**Notes explicatives**
	Certains accords ne contiennent pas de dispositions particulières sur les vols tout-cargo, car le droit d'exploiter ces services est généralement implicite dans l'octroi de droits, les parties accordant généralement pour leurs compagnies désignées le droit de transporter des passagers, des marchandises et du courrier sur les services aériens internationaux réguliers dont elles conviennent. Toutefois, certains accords sont plus spécifiques, parlant de « passagers, marchandises et courrier, ou toute combinaison ». L'accord peut spécifier des routes particulières dans le tableau de routes, en incluant les restrictions ou la souplesse dont il est convenu, pour des services tout-cargo, ou bien les routes peuvent être celles qui sont échangées pour les services réguliers de passagers.
Approche transitoire	
1. Pour ses activités de transport international de fret aérien, toute compagnie aérienne désignée a) se voit accorder un traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux installations et services de congé douanier et aux services d'escale, d'entreposage et de facilitation ; b) sous réserve de la législation et de la réglementation locales, peut utiliser et exploiter directement d'autres modes de transport ; c) peut utiliser des aéronefs loués, sous réserve que cette utilisation respecte les normes équivalentes de sécurité et de sûreté qui s'appliquent aux autres aéronefs des compagnies désignées ; d) peut conclure des accords de coopération avec d'autres transporteurs aériens, notamment pour le partage de codes, la réservation de capacité et les échanges intercompagnies ; e) peut fixer ses propres tarifs sans avoir à les déposer auprès des autorités aéronautiques des Parties.	*Le but de ce paragraphe est de parvenir à un équilibre en matière de concurrence entre tous les transporteurs qui s'occupent de transport aérien international de fret. Lorsque l'accord principal contient une disposition qui se retrouve ici (par exemple, la location des aéronefs), il faut omettre cette disposition de l'annexe.*
2. Outre les droits prévus en 1, pour ses activités de transport tout-cargo par services réguliers ou non réguliers, toute compagnie	*Ce paragraphe prévoit les troisième à septième libertés de l'air pour les seuls services tout-cargo, que ce soit par vols*

Annexe II **Services de fret aérien**	**Notes explicatives**
aérienne désignée peut assurer de tels services à destination et en provenance du territoire de toute Partie, sans restriction quant aux fréquences, à la capacité, au routage, au type d'aéronef et à l'origine ou à la destination du fret.	*réguliers ou non réguliers. Les deux premières libertés (survol et escales techniques) n'y figurent pas car elles sont normalement prévues dans l'accord principal. La souplesse d'exploitation est décrite en termes généraux qui portent sur les éléments généralement considérés comme importants pour les activités tout-cargo.*
Libéralisation totale	*L'annexe sur les services de fret aérien a peu de chances d'être utilisée dans le cadre d'une libéralisation totale, et les accords les plus récents placent dans l'accord principal les droits et la souplesse d'exploitation énoncés ici.*

Annexe III **Mesures transitoires**	**Notes explicatives**
	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.
Les mesures transitoires ci-après expireront le (date) ou à toute date antérieure convenue par les Parties :	*Pour donner effet aux trois dispositions de l'annexe, on pourrait intégrer dans cette dernière les trois paragraphes suivants, en excluant les exemples donnés.*
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) ...	*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.*
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 : a) Du (date) au (date), ... ; b) Du (date) au (date), ...	*Cette disposition est semblable à la première, mais avec des périodes de mise en œuvre graduelles. 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.*
3. Nonobstant les dispositions de l'article __ (ou de l'Annexe __), les dispositions ci-après régiront ...	*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.*

Annexe III **Mesures transitoires**	**Notes explicatives**
	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'escale. Le texte de l'annexe est un cadre, les parties devant convenir des conditions et de leur formulation. Le Doc 9587 contient des éléments sur des mesures de participation et des mesures préférentielles possibles.

Annexe IV **Routes de services essentiels** **et de développement du tourisme**	**Notes explicatives**
	La mise en œuvre d'un système de routes de services essentiels et de développement du tourisme (ESTDR) suppose l'existence d'un marché international libéralisé ou qu'une transition est déjà en cours vers ce marché. Ce système pourrait s'appliquer exceptionnellement à des routes non libéralisées présentant un potentiel du point de vue du tourisme, étant donné que les accords traditionnels sur les services aériens contiennent déjà une aide implicite à l'exploitation de ces routes en limitant la concurrence.
1. Une Partie, après des consultations avec les autres Parties (ou avec leur consentement) et après avoir informé la ou les compagnies aériennes qui exploitent des vols sur la route, peut désigner une route essentielle aux services aériens ou au développement du tourisme, pour relier un point d'une région éloignée, périphérique ou en développement de son territoire à un point du territoire des autres Parties. Un niveau adéquat de services aériens, énoncé au paragraphe 2, sera jugé crucial sur cette route ou sur ce groupe de routes pour protéger une artère vitale d'approvisionnement ou de développement économique d'une région, [y compris le développement de routes de tourisme], sachant que ce niveau de services ne serait pas garanti si les compagnies aériennes ne prenaient en compte que leur intérêt commercial [ne pourrait être assuré qu'à des prix déraisonnablement discriminatoires, élevés et prohibitifs].	*L'annexe offre une certitude sur le plan juridique aux parties qui veulent mettre en place un système ESTDR ainsi qu'une certaine souplesse quant à la façon d'interpréter et de gérer les critères ayant trait, notamment, au choix des routes et au niveau de services requis, au processus d'appel d'offres pour le choix du transporteur et à la teneur des arrangements contractuels.*
2. La Partie qui désigne une route essentielle pour les services aériens ou pour le développement du tourisme évalue le niveau adéquat de services aériens réguliers [sur chaque route ou sur un groupe de routes] [de manière souple et axée sur le marché], en prenant en compte, entre autres éléments : les besoins spécifiques de services aériens réguliers sur la route visée ; la demande ; l'existence de vols de correspondance et la présence de compagnies aériennes de pays tiers ou d'exploitants de services non réguliers, et d'autres formes de transport ; les tarifs et les conditions ; et les incidences éventuelles sur les autres compagnies aériennes qui exploitent ou qui ont l'intention d'exploiter des vols sur cette route ou sur des routes adjacentes. [Des services aériens non réguliers pourront être jugés convenables dans la mesure où ils sont conformes aux conditions énoncées au paragraphe premier.]	*Un exemple de l'approche souple consisterait à ne fixer que des exigences minimales en matière de capacité et laisser à la compagnie aérienne le soin de décider la fréquence, le type d'appareils, les tarifs, etc. L'exigence relative à la capacité pourrait être définie par le nombre de sièges du/des point(s) d'origine à/aux point(s) de destination en tant que X « unités transportées » par semaine pendant une partie ou l'ensemble de la saison touristique.*

Annexe IV **Routes de services essentiels et de développement du tourisme**	**Notes explicatives**
3. [Nonobstant les dispositions de l'article __ (Capacité) et de l'article __ (Tarification)], la Partie concernée, après des consultations avec les autres Parties (ou avec leur consentement), peut exiger qu'une compagnie aérienne qui exploite ou qui a l'intention d'exploiter une route essentielle pour les services aériens ou le développement du tourisme fournisse des services aériens à un niveau jugé adéquat pendant une période allant jusqu'à __ ans. [Une Partie peut exiger à une compagnie aérienne qui souhaite mettre fin à un service sur la route, le suspendre ou le réduire en deçà du niveau jugé adéquat, de déposer un avis au moins __ jours avant la réduction prévue du service.]	*Le texte facultatif exige que la compagnie aérienne chargée du service dépose un avis préalable indiquant qu'elle a l'intention de se retirer ou de réduire les services offerts sur la route.*
4. Nonobstant les dispositions de [l'article __ (Capacité), de l'article __ (Tarification) et] de l'Annexe __ (Tableau des routes), si aucune compagnie aérienne n'assure ou ne s'apprête à assurer les services aériens au niveau requis [individuellement ou dans l'ensemble] sur une route essentielle pour les services aériens ou le développement du tourisme, la Partie concernée peut demander à d'autres compagnies d'offrir ces services et, au besoin et après des consultations avec les autres Parties (ou avec leur consentement), elle peut restreindre l'accès à cette route à une seule compagnie aérienne [en excluant les compagnies aériennes de pays tiers] pendant une période allant jusqu'à __ ans, et/ou verser une subvention à titre de compensation à la compagnie aérienne en question. Le droit d'exploiter ces services sera attribué par appel d'offres public [soit pour une route individuelle, soit pour un groupe de routes] à l'une quelconque des compagnies aériennes désignées ayant le droit d'exploiter [et de commercialiser] ses services entre les territoires des Parties. [Les compagnies aériennes de pays tiers qui sont autorisées à exploiter des vols sur la route pourront également présenter des offres.]	*Ce modèle offre trois formes possibles de soutien : a) un monopole garanti, avec subvention ; b) un monopole garanti, mais sans subvention ; c) le versement d'une subvention mais sans garantie de monopole.*
5. L'appel d'offres et le contrat qui en découlera doivent contenir notamment les éléments d'information suivants : le niveau et la norme de service exigés, comme énoncé au paragraphe 2 de la présente Annexe ; la période de validité du contrat ; les règles visant les amendements, la résiliation et le réexamen du contrat, en particulier pour tenir compte des changements imprévus ; et les pénalités prévues en cas d'inobservation des termes du contrat.	*Il importe de remarquer que, quelle que soit la durée du contrat, le régime ESTDR n'est pas permanent mais plutôt de nature provisoire, ou fait pour durer une période de temps raisonnable (en général pour une période de démarrage), surtout sur les routes utilisées pour les « zones en développement ». À titre d'exemple, si la demande du public augmente en raison du développement du réseau ou de l'amélioration de l'infrastructure aérienne, la route sera moins susceptible de constituer un monopole naturel devant être réglementé.*
6. La Partie qui a lancé l'appel d'offres choisit la compagnie aérienne dans les __ mois en prenant en compte, entre autres, les aspects suivants : la viabilité financière de l'entreprise, le plan de développement proposé, les partenariats éventuels avec les secteurs du tourisme, les tarifs aériens et les conditions, et le montant de la compensation demandé, le cas échéant.	
7. La Partie qui a lancé l'appel d'offres peut compenser une Partie choisie conformément au paragraphe 6 des pertes qu'elle a dû supporter pour fournir les services au niveau requis au titre du contrat. Le montant de la compensation sera calculé en fonction du manque à gagner [prévu] entre les frais engagés et les recettes produites par le service offert, y compris une rémunération raisonnable du capital utilisé. [Il ne sera pas versé de subvention supplémentaire pour des services que la compagnie aérienne aura décidé d'offrir au-delà du niveau de services requis.]	

Annexe IV **Routes de services essentiels** **et de développement du tourisme**	**Notes explicatives**
8. Les Parties engageront des consultations conformément à l'article __ (Consultations) si l'une d'entre elles estime que le choix d'une compagnie aérienne ou la compensation qui lui est versée sont contraires aux considérations énoncées au paragraphes 6 et 7 de la présente Annexe, ou que les termes de la présente Annexe imposent des restrictions excessives sur le développement d'une route ou la concurrence sur celle-ci. [Si les Parties ne parviennent pas à résoudre le problème par voie de consultations, l'une ou l'autre peut invoquer le mécanisme de règlement des différends prévu à l'article __ [Règlement des différends] pour régler le différend.]	*Le fait de prévoir des consultations entre les États, de type réexamen, tant à priori qu'à posteriori, et/ou l'exigence d'obtenir un accord préalable d'un ou de plusieurs autres États peut constituer un élément de dissuasion efficace contre le risque qu'un des États ne soit tenté de favoriser ses propres compagnies nationales et d'utiliser le système de façon abusive.*

— — — — — — — — — — — —

Appendice 6

Politiques de l'OACI dans le domaine du transport aérien

Le présent Appendice contient le texte intégral de la Résolution A36-15 de l'Assemblée, qui constitue un exposé récapitulatif de la politique de l'OACI dans le domaine du transport aérien. Cette résolution peut également être consultée dans le Doc 9902 — *Résolutions de l'Assemblée en vigueur*.

A36-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

Introduction

L'Assemblée,

Considérant que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée, régulière, efficace, économique et harmonieuse et que l'un des objectifs de l'OACI est de promouvoir des principes et des arrangements de nature à permettre que des services de transport aérien international soient établis sur la base de l'égalité des possibilités, d'une exploitation saine et économique, du respect mutuel des droits des États et compte tenu de l'intérêt général,

Considérant que le transport aérien est un facteur important pour promouvoir et favoriser un développement économique soutenu aux niveaux national et international,

Considérant qu'il devient de plus en plus difficile, particulièrement pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires pour optimiser les possibilités et répondre aux défis inhérents au développement du transport aérien, et de faire face aux défis que constituent les demandes imposées au transport aérien,

Considérant que l'Organisation établit de façon continue des éléments d'orientation, des études et des statistiques sur le développement du transport aérien à l'intention des États contractants, que ces éléments, études et statistiques doivent être actualisés, pertinents et bien ciblés et qu'ils doivent être diffusés aux États contractants par les moyens les plus efficaces,

Considérant que les États contractants doivent fournir des données statistiques et d'autres renseignements exacts et factuels pour permettre à l'Organisation d'établir ces éléments d'orientation,

Considérant que l'Organisation s'oriente vers une gestion par objectif qui met l'accent plus sur la mise en œuvre que sur l'établissement de normes,

Considérant que les éléments d'orientation élaborés par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre ses Objectifs stratégiques doivent aider les États contractants à établir des politiques et des pratiques facilitant la mondialisation, la commercialisation et la libéralisation du transport aérien international,

Considérant qu'il est important que les États contractants participent aux travaux de l'Organisation dans le domaine du transport aérien,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, telle que cette politique existe à la clôture de la 36e session de l'Assemblée :

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international
Appendice B — Statistiques
Appendice C — Prévisions et planification économique
Appendice D — Facilitation
Appendice E — Imposition
Appendice F — Aéroports et services de navigation aérienne
Appendice G — Économie des transporteurs aériens
Appendice H — Poste aérienne ;

2. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte de cette politique et de l'élaboration qui continue d'en être faite par le Conseil, dans les documents mentionnés dans le présent exposé récapitulatif, et par le Secrétaire général, dans les manuels et les circulaires ;

3. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour remplir les obligations qui leur incombent aux termes de la Convention et des résolutions de l'Assemblée, pour seconder l'Organisation dans le domaine du transport aérien, et en particulier pour fournir de façon aussi complète et rapide que possible les renseignements statistiques ou autres demandés par l'Organisation pour ses études de transport aérien ;

4. *Demande* au Conseil d'attacher une importance particulière au problème du financement du développement des ressources humaines et techniques nécessaires pour assurer la meilleure contribution possible du transport aérien au bien-être économique et social des pays en développement ;

5. *Demande* au Conseil, lorsqu'il considère qu'il serait avantageux pour faciliter son travail sur toute question de transport aérien, de chercher à consulter des experts représentant les États contractants par les moyens les plus appropriés, y compris l'institution de groupes d'experts qualifiés faisant rapport au Comité du transport aérien, ou de groupes d'étude du Secrétariat, et des travaux par correspondance ou dans des réunions ;

6. *Demande* au Conseil de convoquer des conférences ou des réunions à l'échelon division, auxquelles tous les États contractants peuvent participer, comme principal moyen de faire progresser la solution des problèmes d'importance mondiale dans le domaine du transport aérien, lorsque de telles réunions sont justifiées par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et qu'il existe une possibilité réelle d'action constructive à leur sujet ;

7. *Demande* au Conseil de prévoir les ateliers, les séminaires et les autres réunions de ce genre qui pourraient être nécessaires afin de diffuser cette politique de transport aérien de l'OACI et les éléments d'orientation connexes à l'intention des États contractants et entre ces États ;

8. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif de la politique de transport aérien de l'OACI et d'aviser l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications ;

9. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-18.

APPENDICE A

Réglementation économique du transport aérien international

Section I. Accords et arrangements

L'Assemblée,

Considérant que les principes de base de la souveraineté, de l'équité et de l'égalité des possibilités, de la non-discrimination, de l'interdépendance, de l'harmonisation et de la coopération énoncés dans la Convention ont bien servi le transport aérien international et continuent à constituer la base de son développement futur,

Considérant que l'échange multilatéral des droits commerciaux le plus large possible reste un des buts de l'Organisation,

Considérant que, dans le cadre de la Convention, les États contractants ont de nombreux objectifs et politiques réglementaires divers tout en partageant l'objectif fondamental qu'est la participation, par la voie d'un engagement fiable et soutenu, au système de transport aérien international,

Considérant que l'exploitation saine et économique des services internationaux de transport aérien est un des objectifs de la Convention et qu'à cet égard l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux aide les États contractants qui sont déjà parties à cet accord à atteindre cet objectif,

Considérant qu'elle a de façon répétée souligné l'obligation qui incombe à chaque État contractant de se conformer aux dispositions de l'article 83 de la Convention en enregistrant dès que possible auprès du Conseil tous les arrangements relatifs à l'aviation civile internationale conformément au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI*,

Considérant que les retards indus et la non-conformité concernant l'enregistrement d'accords et d'arrangements aéronautiques sont à éviter, pour que l'on puisse disposer de renseignements exacts et complets sur la réglementation et assurer une plus grande transparence,

Considérant que l'établissement de tarifs de transport aérien international devrait être équitable, transparent et de nature à favoriser le développement satisfaisant des services aériens,

Considérant qu'il est nécessaire de s'adapter à l'évolution de la réglementation et de l'exploitation dans le domaine du transport aérien et que l'Organisation a élaboré des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien international, notamment des modèles de dispositions et d'accords sur les services aériens, que les États peuvent utiliser à leur convenance dans des accords bilatéraux ou régionaux,

1. *Réaffirme* le rôle de chef de file de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international et dans la facilitation d'une libéralisation ;

2. *Prie instamment* les États contractants qui ne sont pas encore parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) d'envisager d'urgence de le devenir ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants d'enregistrer à l'OACI les accords et arrangements de coopération relatifs à l'aviation civile internationale, conformément à l'article 83 de la Convention et au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI ;*

4. *Prie instamment* les États contractants de tenir le Conseil parfaitement au courant de tous problèmes importants résultant de l'application des accords ou arrangements de transport aérien ainsi que de tout développement réalisé ou prévu qui constituerait un progrès vers l'objectif qu'est l'échange multilatéral des droits commerciaux ;

5. *Demande* au Conseil de continuer de collaborer avec les organismes régionaux et sous-régionaux dans l'étude et le développement de mesures de coopération, notamment d'arrangements libéralisés, et de suivre de près les résultats de ces mesures, afin de déterminer si en temps opportun des mesures analogues ou autres devraient être recommandées aux États contractants en vue de leur application sur une base plus large ;

6. *Demande* au Conseil de poursuivre l'étude comparative et analytique des politiques et pratiques des États contractants et des entreprises de transport aérien en ce qui concerne les droits commerciaux ainsi que des dispositions des accords de services aériens, et d'informer tous les États contractants de tout fait nouveau relatif à la coopération internationale, y compris des arrangements libéralisés, dans le domaine des droits commerciaux ;

7. *Demande* au Conseil de garder à l'étude le mécanisme d'établissement des orientations de politique de l'Organisation concernant la réglementation du transport aérien international, et de le réviser ou de l'actualiser, au besoin ;

8. *Demande* au Conseil de revoir périodiquement le règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques, en vue de simplifier la procédure d'enregistrement ;

9. *Demande* au Secrétaire général de rappeler aux États contractants qu'il importe d'enregistrer sans tarder ces accords et arrangements, et d'apporter aux États contractants l'assistance dont ils peuvent avoir besoin pour enregistrer leurs accords et arrangements aéronautiques auprès du Conseil ;

10. *Demande* au Président du Conseil et au Secrétaire général de promouvoir l'adhésion universelle à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), ainsi que sa mise en application, et de prier instamment les États contractants de faire connaître au Secrétariat leurs intentions à l'égard de l'adhésion à cet accord.

Section II. Coopération en matière d'arrangements réglementaires

L'Assemblée,

Considérant que certaines restrictions d'ordre économique, financier et opérationnel, imposées unilatéralement à l'échelon national, compromettent la stabilité du transport aérien international, tendent à créer des pratiques commerciales discriminatoires et injustes dans le transport aérien international et peuvent aller à l'encontre des principes fondamentaux de la Convention et du développement ordonné et harmonieux du transport aérien,

Considérant que la fourniture de services de transport aérien réguliers et fiables revêt une importance fondamentale pour le développement de l'économie d'un grand nombre d'États en développement, en particulier de ceux dont l'économie dépend du tourisme,

Considérant que la stricte application du critère d'une participation substantielle à la propriété et d'un contrôle effectif pour autoriser une compagnie aérienne à exercer des droits de route et autres droits de transport aérien pourrait priver un grand nombre d'États du droit à l'égalité et à l'équité des possibilités d'exploiter des services de transport aérien international et de tirer les avantages optimaux d'une telle exploitation,

Considérant que la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens pour l'accès aux marchés devraient être libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État, progressivement, de façon souple et avec un contrôle réglementaire effectif concernant en particulier la sécurité et la sûreté,

Considérant que l'élargissement ou une application souple des critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes pourrait aider à créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie, et contribuer aux objectifs de participation des États au processus de libéralisation, sans préjudice des obligations des États en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation,

Considérant que la réalisation d'objectifs de développement par de tels États est de plus en plus encouragée par des arrangements de coopération sous la forme de groupements économiques régionaux et par une coopération fonctionnelle qui symbolise l'affinité et la communauté d'intérêts existant entre États en développement qui appartiennent à de tels mouvements d'intégration économique régionale,

Considérant que l'exercice des droits de route et autres droits de transport aérien de l'État en développement faisant partie d'une telle communauté d'intérêts, par une compagnie aérienne appartenant substantiellement à un ou plusieurs autres États en développement, ou à leurs ressortissants, qui partagent les mêmes intérêts communautaires, ou effectivement sous leur contrôle, servira à promouvoir les intérêts susmentionnés des États en développement,

1. *Prie instamment* les États contractants d'éviter de prendre des mesures unilatérales susceptibles d'affecter le développement ordonné et harmonieux du transport aérien international et de veiller à ce que les politiques et législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans qu'il soit tenu dûment compte des caractéristiques particulières de celui-ci ;

2. *Prie instamment* les États contractants d'accepter pareilles désignations et à autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou plusieurs États, en particulier des États en développement, appartenant au même groupe, dans des conditions qui leur soient mutuellement acceptables, y compris dans le cadre d'accords de transport aérien négociés ou à négocier entre les parties intéressées ;

3. *Prie instamment* les États contractants de reconnaître la notion de communauté d'intérêts dans le cadre de groupements économiques régionaux ou sous-régionaux comme base valide pour la désignation par un ou plusieurs États en développement d'une compagnie aérienne d'un ou plusieurs autres États en développement faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à ce ou ces autres États en développement ou à leurs ressortissants, ou est effectivement sous leur contrôle ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'envisager d'employer d'autres critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes, notamment ceux qu'a élaborés l'OACI, et d'adopter une attitude souple et positive pour faciliter les efforts d'autres États visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sans compromettre la sécurité ni la sûreté ;

5. *Invite* les États contractants ayant de l'expérience dans diverses formes d'exploitation conjointe de services aériens internationaux à faire parvenir de façon suivie au Conseil des renseignements complets sur leur expérience, afin que l'Organisation puisse disposer, dans ce domaine, de tous les renseignements qui pourraient être utiles aux États contractants ;

6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, de prêter toute l'assistance possible aux États contractants qui souhaiteraient participer à des groupements économiques régionaux ou sous-régionaux en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux ;

7. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, d'assister les États contractants qui prennent l'initiative de conclure directement entre eux des arrangements de propriété et d'exploitation conjointes de services aériens internationaux, ou dont les entreprises de transport aérien concluent de tels arrangements, et de communiquer promptement aux États des renseignements sur pareils arrangements de coopération.

Section III. Diffusion des produits des compagnies aériennes

L'Assemblée,

Considérant que l'avancement des technologies de l'information et de l'électronique a eu une incidence significative sur la manière dont l'industrie des compagnies aériennes fonctionne, notamment en ce qui concerne la diffusion de ses produits,

Considérant que l'OACI a élaboré un Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR) à l'intention des États, ainsi que deux modèles de clauses corrélatifs que les États peuvent utiliser à leur convenance dans leurs accords de transport aérien,

1. *Demande* au Conseil de suivre les faits nouveaux qui surviennent dans la diffusion des produits des compagnies aériennes et dans les pratiques réglementaires corrélatives, et de diffuser aux États contractants des renseignements sur les faits nouveaux significatifs ;

2. *Demande* au Conseil de voir si, à la lumière des changements survenus dans l'industrie et la réglementation, le Code de l'OACI sur les SIR et les modèles de clauses demeurent nécessaires.

Section IV. Commerce des services

L'Assemblée,

Considérant que, s'agissant de l'inclusion d'aspects du transport aérien international dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), l'OACI a œuvré de façon active pour que toutes les parties intéressées comprennent mieux les dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ainsi que le mandat et le rôle particuliers de l'OACI dans le transport aérien international,

1. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI continue à explorer de futurs arrangements de réglementation et élabore des recommandations et des propositions pour relever les défis auxquels fait face le transport aérien international, de façon à répondre aux changements internes et externes qui l'affectent ;

2. *Reconnaît* que ces arrangements devraient créer un environnement dans lequel le transport aérien international peut se développer et continuer à s'épanouir de façon ordonnée, efficace et économique sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en garantissant les intérêts de tous les États contractants et leur participation effective et soutenue au transport aérien international ;

3. *Réaffirme* le rôle primordial de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international ;

4. *Prie instamment* les États contractants qui participent à des négociations, accords ou arrangements commerciaux concernant le transport aérien international :

a) de veiller à la coordination interne au sein de leurs administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations ;

b) de veiller à ce que leurs représentants soient parfaitement informés des dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale,* des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;

c) de tenir compte de leurs droits et obligations par rapport aux États contractants de l'OACI qui ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce ;

d) d'examiner soigneusement les incidences qu'aurait toute proposition d'inclusion dans l'AGCS d'un service ou d'une activité de transport aérien supplémentaire, en tenant compte particulièrement de la relation étroite entre les aspects économiques, environnementaux, de sécurité et de sûreté du transport aérien international ;

e) de promouvoir une bonne compréhension du rôle et du mandat de l'OACI en matière d'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation économique, y compris la libéralisation du transport aérien international, et d'envisager de se servir de ces orientations ;

f) de déposer auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention, copie de toutes exemptions et de tous engagements spécifiques, au titre de l'AGCS, qui se rapportent au transport aérien international ;

5. *Demande* à l'Organisation mondiale du commerce, et à ses États membres et observateurs de prendre dûment en considération :

a) les structures et arrangements particuliers de réglementation du transport aérien international et la libéralisation qui se produit aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional ;

b) les responsabilités constitutionnelles de l'OACI en matière de transport aérien international, particulièrement en ce qui concerne sa sécurité et sa sûreté ;

c) la politique et les éléments d'orientation actuels de l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international et ses travaux permanents dans ce domaine ;

6. *Demande* au Conseil :

a) de continuer à jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique tout en veillant à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement dans le transport aérien international ;

b) de suivre de façon proactive les faits nouveaux, en matière de commerce des services, susceptibles de toucher le transport aérien international, et d'informer les États contractants en conséquence ;

c) de promouvoir une communication, une coopération et une coordination continues et effectives entre l'OACI, l'Organisation mondiale du commerce et les autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui s'occupent du commerce des services.

Section V. Élaboration des orientations de politique

L'Assemblée,

Considérant les obligations internationales et les responsabilités qu'ont les gouvernements dans la réglementation de l'économie du transport aérien international,

Considérant que la libéralisation économique et l'évolution de l'industrie du transport aérien continueront à susciter des opportunités, des défis et des questions en ce qui concerne la réglementation du transport aérien international,

Considérant que l'Organisation a traité beaucoup des questions de réglementation et rassemblé des politiques et éléments indicatifs connexes,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte, dans leurs fonctions de réglementation, des politiques et éléments indicatifs élaborés par l'OACI concernant la réglementation économique du transport aérien international, tels que ceux qui sont contenus dans le Doc 9587 — *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ces politiques et éléments indicatifs soient à jour et répondent bien aux besoins des États contractants, et d'élaborer au besoin des orientations sur les questions émergentes d'intérêt général.

APPENDICE B

Statistiques

L'Assemblée,

Considérant que le Programme de statistiques de l'OACI assure une fondation indépendante valable à l'échelle mondiale pour le renforcement de la planification et du développement du transport aérien international,

Considérant que chaque État contractant s'est engagé à veiller à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent les statistiques demandées par le Conseil conformément à l'article 67 de la Convention,

Considérant que le Conseil a aussi fixé des conditions relatives aux statistiques sur les services intérieurs des entreprises de transport aérien, les aéroports internationaux et les installations et services internationaux de route, en application des articles 54 et 55 de la Convention,

Considérant que le Conseil a fixé des conditions pour la collecte de données sur les aéronefs civils immatriculés conformément à l'article 21 de la Convention,

Considérant que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui oblige à mesurer les performances de l'Organisation dans son ensemble et de ses parties constitutives pour répondre aux Objectifs stratégiques de l'Organisation,

Considérant que grâce à l'élaboration de la base de données intégrée de l'OACI, où les données pertinentes sont stockées et validées, les États contractants et les autres utilisateurs disposent d'un système efficace en ligne d'où ils peuvent extraire les données statistiques,

Considérant qu'un certain nombre d'États contractants n'ont pas encore communiqué, en tout ou en partie, les statistiques demandées par le Conseil,

Considérant que la coopération entre les organisations internationales qui travaillent dans le domaine de la collecte et de la diffusion des statistiques d'aviation peut permettre de réduire le fardeau que constitue la communication des statistiques,

1. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour fournir à temps les statistiques demandées et de les soumettre par voie électronique chaque fois que cela est possible ;

2. *Demande* au Conseil, en faisant appel selon les besoins à des experts nationaux des disciplines pertinentes, d'examiner périodiquement les statistiques recueillies par l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et de ses États contractants, et d'établir les mesures nécessaires pour contrôler les performances de l'Organisation en vue de répondre à ses Objectifs stratégiques, afin d'améliorer l'uniformité des statistiques, l'ampleur et la ponctualité de la communication des statistiques par les États contractants, ainsi que le fond et la forme des analyses ;

3. *Demande* au Conseil :

   a) de continuer d'explorer les moyens d'établir une coopération plus étroite avec les autres organisations internationales qui travaillent dans le domaine de la collecte et de la diffusion des statistiques d'aviation ;

   b) de prendre sur demande les dispositions appropriées pour faire aider les États contractants par des membres du Secrétariat, afin de permettre à ces États d'améliorer leurs statistiques d'aviation civile et leurs comptes rendus statistiques à l'Organisation.

APPENDICE C

Prévisions et planification économique

L'Assemblée,

Considérant que l'indépendance de l'OACI dans la conduite des enquêtes concernant les tendances et l'application des analyses économiques assure la fondation nécessaire pour renforcer la planification et le développement du transport aérien international,

Considérant que les États contractants ont besoin, à diverses fins, de prévisions mondiales et régionales sur l'évolution future de l'aviation civile,

Considérant que le Conseil, en s'acquittant de ses fonctions permanentes dans le domaine économique, doit prévoir l'évolution future susceptible d'exiger des mesures de la part de l'Organisation et doit prendre ces mesures en temps opportun,

Considérant que l'Organisation doit évaluer périodiquement ses performances par rapport aux Objectifs stratégiques, en mettant l'accent en particulier sur la sécurité, la sûreté, l'environnement et l'efficacité,

Considérant que l'Organisation a besoin de prévisions et de soutien économique spécifiques à des fins de planification des aéroports, des systèmes de navigation aérienne et de l'environnement,

1. *Demande* au Conseil d'établir et de tenir à jour, selon les besoins, des prévisions des tendances et de l'évolution futures de l'aviation civile d'un caractère général aussi bien que d'un caractère particulier et qui comporteraient, lorsque cela est possible, des données locales, régionales ainsi que mondiales, et de mettre ces prévisions à la disposition des États contractants et d'appuyer les besoins de données sur la sécurité, la sûreté, l'environnement et l'efficacité ;

2. *Demande* au Conseil d'élaborer des méthodes et procédures pour la préparation de prévisions, l'analyse des coûts-avantages ou de rentabilité et l'élaboration de bilans de rentabilité, afin de répondre aux besoins de l'Organisation, des groupes régionaux de planification de la navigation aérienne et, s'il y a lieu, d'autres organes de l'Organisation chargés de la planification des systèmes ou de l'environnement ;

3. *Demande* au Conseil de prendre des dispositions en vue de recueillir et d'élaborer des éléments sur les méthodes actuelles de prévision, tant pour atteindre les objectifs mentionnés aux paragraphes 1 et 2 que pour diffuser de temps à autre ces éléments aux États contractants à titre indicatif pour leurs propres prévisions et planification économique.

APPENDICE D

Facilitation

Section I. Développement et application des dispositions relatives à la facilitation

L'Assemblée,

Considérant que l'Annexe 9 — *Facilitation,* a été établie comme moyen d'exposer clairement les obligations imposées aux États contractants par les articles 22, 23 et 24 de la Convention, ainsi que les procédures de normalisation relatives à la satisfaction des exigences normatives dont il est question aux articles 10, 13, 14, 29 et 35,

Considérant que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, du fret et de la poste, et pour relever les défis que constituent

les contrôles frontaliers et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien,

Considérant qu'il est essentiel que les États contractants continuent à poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale du transport aérien, tout en protégeant l'aviation civile internationale,

Considérant que l'élaboration par l'Organisation de spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine s'est révélée efficace pour l'élaboration de systèmes qui accélèrent le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant la sûreté et les programmes de conformité en matière d'immigration,

Considérant que l'élaboration d'une série de signes normalisés en vue de faciliter l'utilisation efficace des aérogares par les voyageurs et les autres utilisateurs s'est révélée efficace et bénéfique,

1. *Prie instamment* les États contractants de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation,* soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États contractants en ce qui concerne l'administration des contrôles frontaliers, du fret et des passagers, et la protection de la santé des passagers et des équipages ;

3. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et de l'Annexe 17 — *Sûreté*, sont mutuellement compatibles et complémentaires ;

4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ses spécifications et éléments indicatifs qui figurent dans le Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*, demeurent à jour compte tenu du progrès technologique et de continuer à explorer des solutions technologiques visant à améliorer les formalités de congé ;

5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le Doc 9636 — *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, soit à jour et corresponde bien aux besoins des États contractants.

Section II. Coopération internationale en matière de protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports

L'Assemblée,

Considérant que le passeport est le document officiel fondamental qui témoigne de l'identité et de la citoyenneté de son titulaire et qu'il est destiné à informer l'État de transit ou de destination que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

Considérant que la confiance internationale dans l'intégrité du passeport est cruciale pour le fonctionnement du système des voyages internationaux,

Considérant que les États Membres des Nations Unies ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les niveaux, selon qu'il convient, pour améliorer la sécurité de la fabrication et de la délivrance des documents d'identité et de voyage et pour prévenir et détecter leur falsification ou leur utilisation frauduleuse,

Considérant qu'une coopération de haut niveau est nécessaire entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

Considérant que l'utilisation de passeports vierges volés par des personnes qui tentent d'entrer dans un pays sous une fausse identité augmente à l'échelle mondiale,

Considérant que l'OACI a créé le projet Mise en œuvre universelle de documents de voyage lisibles à la machine (UIMRTD) pour aider les États dans des domaines tels que les services de planification de projets, de mise en œuvre, d'information, de formation et d'évaluation des systèmes, de façon qu'ils puissent respecter la date limite de 2010 pour la délivrance des passeports lisibles à la machine (PLM), et qu'elle a établi le Répertoire de clés publiques (RCP) pour renforcer la sûreté des PLM biométriques (passeports électroniques),

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'intensifier leurs efforts pour garantir la sécurité et l'intégrité de leurs passeports, protéger leurs passeports contre la fraude et s'aider mutuellement dans le cadre de ces efforts ;

2. *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 1, au plus tard à partir du 1er avril 2010 ;

3. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que la date d'expiration des passeports non lisibles à la machine tombe avant le 24 novembre 2015 ;

4. *Prie instamment* les États contractants qui ont besoin d'aide dans le cadre du projet UIMRTD de contacter l'OACI d'urgence ;

5. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour accroître l'efficacité de la lutte contre la falsification des passeports, en mettant en œuvre les SARP pertinentes de l'Annexe 9 et en élaborant des éléments indicatifs pour aider les États contractants à maintenir l'intégrité et la sécurité des passeports et autres documents de voyage ;

6. *Prie instamment* les États qui délivrent des passeports électroniques de s'inscrire au RCP de l'OACI ;

7. *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait de fournir de façon systématique et en temps opportun des données sur les passeports perdus ou volés au dispositif de recherche automatisée/à la base de données sur les documents de voyage volés d'Interpol.

Section III. Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est nécessaire que les États contractants poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

Considérant que l'institution et l'intervention active de comités nationaux de facilitation sont un moyen éprouvé d'apporter les améliorations requises,

Considérant que la coopération en matière de facilitation entre États contractants et avec les différentes parties nationales et internationales intéressées par les questions de facilitation, a été avantageuse pour toutes les parties en cause,

1. *Prie instamment* les États contractants d'instituer et d'utiliser des comités nationaux de facilitation, et d'adopter des politiques de coopération à l'échelon régional entre États voisins ;

2. *Prie instamment* les États contractants de participer à des programmes régionaux et sous-régionaux de facilitation d'autres organisations intergouvernementales d'aviation ;

3. *Prie instamment* les États contractants de prendre toutes dispositions nécessaires, par le truchement des comités nationaux de facilitation ou par d'autres moyens appropriés :

a) pour appeler régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :

1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;

2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;

b) pour prendre l'initiative des mesures d'application éventuellement nécessaires ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'encourager l'étude des problèmes de facilitation par leurs comités nationaux de facilitation et d'autres comités de facilitation et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États contractants avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;

5. *Prie instamment* les États limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils pourraient avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu'il apparaît qu'une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;

6. *Prie instamment* les États contractants d'encourager leurs exploitants à continuer à coopérer intensivement avec les administrations publiques en vue :

a) de repérer les problèmes de facilitation et d'y trouver des solutions ;

b) de concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale et des autres menaces aux intérêts nationaux ;

7. *Prie instamment* les États contractants d'engager les exploitants internationaux et les associations groupant ces exploitants à participer dans toute la mesure possible aux systèmes d'échange électronique de données en vue d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers et les marchandises aux aérogares internationales ;

8. *Prie instamment* les États et les exploitants, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sécurité de la chaîne d'approvisionnement internationale.

APPENDICE E

Imposition

L'Assemblée,

Considérant que le transport aérien international joue un rôle majeur dans le développement et l'expansion du commerce et des voyages internationaux, et que l'imposition de droits sur les aéronefs, le carburant et les produits consommables à usage technique qui sont utilisés pour le transport aérien international, de charges fiscales sur les revenus des entreprises de transport aérien international et sur les aéronefs et autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international, ainsi que de taxes de vente ou d'utilisation sur ce type de transport, peut avoir un impact négatif sur les aspects économiques et concurrentiels des opérations de transport aérien international,

Considérant que la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international,* fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens

qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

Considérant que l'imposition croissante, par quelques États contractants, de certains aspects du transport aérien international, et que la prolifération des redevances sur le trafic aérien, dont plusieurs peuvent être rangées parmi les taxes de vente ou d'utilisation sur le transport aérien international, donnent lieu à de vives préoccupations,

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'aviation fait l'objet de la Résolution A36-22, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*,

Considérant que la résolution énoncée dans le Doc 8632 complète l'article 24 de la Convention et vise à reconnaître le caractère unique de l'aviation civile internationale et la nécessité d'accorder une exemption de droits à certains aspects de l'exploitation du transport aérien international,

1. *Prie instamment* les États contractants de suivre la résolution du Conseil figurant dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les indications et les conseils figurant dans le Doc 8632 soient à jour et correspondent bien aux besoins des États contractants.

APPENDICE F

Aéroports et services de navigation aérienne

Section I. Politique en matière de redevances

L'Assemblée,

Considérant que la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'aviation et des options fondées sur le marché est traitée séparément dans la Résolution A36-22, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*,

Considérant que l'article 15 de la Convention établit la base de l'application et de la divulgation des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne,

Considérant que le Conseil a été chargé de formuler des recommandations destinées à guider les États contractants quant aux principes suivant lesquels les organismes qui fournissent des aéroports et des services de navigation aérienne à l'aviation civile internationale peuvent percevoir des redevances pour recouvrer leurs coûts et tirer d'autres revenus des aéroports et services fournis, et quant aux méthodes permettant d'y parvenir,

Considérant que le Conseil a adopté et révisé lorsque c'était nécessaire, et publié dans le Doc 9082, la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*,

1. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que l'article 15 de la Convention soit pleinement respecté ;

2. *Prie instamment* les États contractants de fonder le recouvrement des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne qu'ils fournissent ou contribuent à fournir à l'aviation civile internationale, sur les principes exposés à l'article 15 de la Convention et en outre dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, quelle que soit la structure organisationnelle dans laquelle les aéroports et les services de navigation aérienne sont exploités ;

3. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne servent qu'à recouvrer les coûts de la fourniture de services à l'aviation civile et de la mise à sa disposition d'installations ;

4. *Prie instamment* les États contractants de prendre toutes mesures utiles conformément à l'article 15 de la Convention pour publier et communiquer à l'Organisation les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéroports ainsi que des installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ;

5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les indications et les conseils figurant dans le Doc 9082 soient à jour et correspondent bien aux besoins des États contractants.

Section II. Aspects économiques et gestionnels

L'Assemblée,

Considérant que, en raison des volumes croissants de trafic à acheminer, les coûts globaux de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne continuent d'augmenter,

Considérant que les États contractants s'attachent de plus en plus à améliorer l'efficacité financière de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne,

Considérant qu'un équilibre devrait être réalisé entre les intérêts financiers respectifs des fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne d'une part, et des transporteurs aériens et autres usagers d'autre part, qui devrait être fondé sur la promotion de la coopération entre fournisseurs et usagers,

Considérant que les États contractants ont demandé à l'Organisation de fournir des avis et des indications en vue de favoriser un recouvrement équitable des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne,

Considérant que les États contractants confient de plus en plus l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités commercialisées et privatisées qui peuvent être moins averties et informées des obligations des États inscrites dans la Convention et dans ses Annexes ainsi que des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine économique, et utilisent des installations et services multinationaux pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

Considérant que le Conseil a adopté des orientations provisoires de politique concernant l'imputation des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour garantir un traitement équitable de tous les usagers,

1. *Rappelle* aux États contractants qu'en ce qui concerne les aéroports et les services de navigation aérienne ils restent les seuls responsables des engagements qu'ils ont pris en vertu de l'article 28 de la Convention, quelles que soient l'entité ou les entités qui exploitent les aéroports ou les services de navigation aérienne concernés ;

2. *Prie instamment* les États contractants de coopérer au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne et d'envisager d'utiliser les orientations provisoires de politique du Conseil concernant l'imputation des coûts du GNSS ;

3. *Demande* au Conseil de continuer à élaborer une politique et des éléments indicatifs de l'OACI en vue de contribuer au renforcement de l'efficacité et de la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment en établissant une coopération saine entre fournisseurs et usagers ;

4. *Demande* au Conseil de continuer à affiner ses orientations de politique concernant l'imputation des coûts du GNSS et la coordination des aspects techniques, juridiques et économiques, y compris la question d'une interopérabilité rentable ;

5. *Demande* au Conseil de promouvoir les politiques de l'OACI ainsi que les éléments indicatifs corrélatifs concernant les redevances d'usage, y compris les avis d'ordre organisationnel et gestionnel, afin de mieux sensibiliser et informer les États et les entités commercialisées et privatisées qui exploitent les aéroports et les services de navigation aérienne en ce qui concerne ces politiques et éléments indicatifs ;

6. *Demande* au Conseil de garder à l'étude la situation économique des aéroports et des services de navigation aérienne et de soumettre des rapports à ce sujet aux États contractants à intervalles appropriés ;

7. *Prie instamment* les États contractants de s'efforcer de fournir dans les meilleurs délais les données financières relatives à leurs aéroports et services de navigation aérienne, afin de permettre au Conseil de fournir ces avis et d'élaborer ces rapports.

APPENDICE G

Économie des transporteurs aériens

L'Assemblée,

Considérant l'intérêt permanent que les usagers, y compris les organisations internationales qui s'intéressent au tourisme, à l'aviation et au commerce, manifestent pour le niveau des coûts d'exploitation, des tarifs et des recettes unitaires appropriées des transporteurs aériens internationaux,

Considérant que les études objectives de l'OACI sur les coûts et les recettes du transport aérien international sont largement utilisées par les États contractants et d'autres organisations internationales, qu'elles ont rehaussé la neutralité et qu'elles ont abouti à un système plus équitable de partage des recettes,

Considérant que l'OACI a besoin de données sur les revenus, les coûts et l'exploitation des transporteurs aériens pour aider le Conseil à évaluer l'efficacité des mesures proposées en vue de la mise en œuvre des Objectifs stratégiques de l'Organisation et pour la planification environnementale, les études sur les investissements et d'autres fins,

1. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de publier périodiquement une étude sur les différences régionales dans le niveau des coûts d'exploitation du transport aérien international, en analysant de quelle façon les différences dans les opérations et les prix des intrants peuvent influer sur leurs niveaux, ainsi que l'influence que des changements de coûts peuvent exercer sur les tarifs de transport aérien ;

2. *Prie instamment* les États contractants de s'efforcer d'obtenir de leurs transporteurs aériens internationaux, dans les meilleurs délais, les données sur les coûts, les recettes et d'autres aspects qui sont demandées par l'OACI.

APPENDICE H

Poste aérienne

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a donné des directives permanentes sur les activités de l'OACI dans le domaine de la poste aérienne internationale,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte des incidences sur l'aviation civile internationale lorsqu'une politique est formulée en matière de poste aérienne internationale et, particulièrement, aux réunions de l'Union postale universelle (UPU) ;

2. *Charge* le Secrétaire général de fournir à l'UPU, sur demande, tous renseignements concrets qu'il peut aisément obtenir.

— FIN —

ISBN 978-92-9231-429-3