

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

Montréal, 24 – 29 mars 2003

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

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

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note contient deux Modèles d'accord sur les services aériens (TASA), l'un pour les situations bilatérales, l'autre pour les situations régionales ou plurilatérales. Ils sont destinés à guider les États, qui pourront s'en servir (de façon sélective, en les adaptant ou intégralement) dans leurs relations de transport aérien. L'application de ces modèles devrait contribuer à l'harmonisation de la réglementation du transport aérien international et à une coordination mondiale du processus de libéralisation en cours.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 5.1.

RÉFÉRENCES

Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*
Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*
Doc 9644, *Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien sur la réglementation du transport aérien international : le présent et l'avenir*

1. INTRODUCTION

1.1 À partir des années 1970, l'OACI a élaboré des modèles de clauses que les États peuvent utiliser s'ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens. Ce travail a eu pour double but de favoriser une harmonisation du fond et de la forme de certaines clauses de ces accords et de fournir aux États des éléments d'orientation pour leurs relations bilatérales. De façon générale, les États ont jugé que ce travail de l'OACI était utile et ils ont demandé qu'il se poursuive.

(123 pages)

G:\ATConf.05\ATConf.05.wp.017.fr\ATConf.05.wp.017.fr.doc

1.2 La scène de la réglementation du transport aérien et le secteur lui-même ont considérablement évolué depuis la dernière Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/4) de 1994. S'agissant des accords sur les services aériens, de nouvelles dispositions et de nouvelles démarches sont apparues avec la libéralisation, et le développement des accords régionaux a exigé d'adapter les formules existantes à une situation réglementaire différente.

1.3 La présente note contient deux Modèles d'accord sur les services aériens (TASA), l'un convenant aux situations bilatérales, l'autre aux situations régionales ou plurilatérales. Ces modèles sont complets, en ce sens qu'ils couvrent tous les aspects que l'on retrouve normalement ou occasionnellement dans les accords sur les services aériens existants. Ils s'appuient principalement sur la pratique des États et sur les éléments d'orientation de l'OACI et ont pour objectif de faciliter le processus de libéralisation en donnant aux États un outil pratique qui leur permette de relever les défis et de concrétiser les promesses de la libéralisation. Leur élaboration et leur application renforcent aussi le rôle qu'a l'OACI de fournir aux États des orientations sur le processus de libéralisation du transport aérien international. La Pièce jointe A contient un modèle destiné aux États qui souhaitent libéraliser au niveau bilatéral et la Pièce jointe B* contient un modèle destiné aux situations régionales ou plurilatérales.

2. LE CONCEPT DE MODÈLE D'ACCORD SUR LES SERVICES AÉRIENS

2.1 Beaucoup d'États ont maintenant plusieurs années d'expérience d'une libéralisation progressive et se sont servis des éléments d'orientation de l'OACI dans un certain nombre de domaines. Compte tenu de cette expérience et afin de mieux aider tous les États dans le processus de libéralisation, il est apparu nécessaire de regrouper et de développer les orientations de l'OACI pour les rendre plus complètes et plus utiles.

2.2 Une des façons d'y arriver consistait à fournir aux États un Modèle d'accord sur les services aériens (TASA) pour qu'ils s'en servent à leur gré. Les TASA élaborés par l'OACI, et joints à la présente note, ont pour objet :

- a) de fournir un cadre de référence complet pour les accords sur les services aériens dont les États puissent se servir comme ils l'entendent dans leurs relations en matière de services aériens quand ils libéralisent, et qui contiennent les dispositions les plus libérales de même que des démarches traditionnelles ou transitoires lorsqu'il y a lieu. Les TASA seront des documents «évolutifs», appelés à être modifiés au fil du temps, avec l'apparition de nouvelles dispositions et de nouvelles approches dans les relations de services aériens;
- b) de fournir des indications pratiques supplémentaires par l'ajout de notes explicatives et d'autres éléments sur l'application des dispositions des modèles eux-mêmes. L'aspect «évolutif» des TASA évoqué plus haut s'étendra donc aussi à leur application. La poursuite de l'élaboration d'éléments supplémentaires, par exemple sur les conséquences de l'adoption de telle ou telle approche et sur la relation entre les diverses dispositions des accords sur les services aériens, serait essentiellement fondée sur les données d'expérience des États;
- c) de permettre de mesurer les progrès et les changements en matière de libéralisation aux niveaux bilatéral et régional.

* La Pièce jointe B (accord régional ou plurilatéral) figure dans un additif à la présente note.

3. LES MODÈLES D'ACCORD DE L'OACI SUR LES SERVICES AÉRIENS

3.1 **Contenu.** Les TASA présentés dans les Pièces jointes A et B constituent un texte complet, auquel s'ajoutent des notes explicatives, et contiennent des formulations optionnelles et des choix d'approche des dispositions que l'on trouve normalement dans les accords sur les services aériens. Ils sont fondés sur des modèles de clauses ou de formulation élaborés par l'OACI au fil des ans concernant divers articles portant notamment sur la capacité, les tarifs, les lois sur la concurrence, les droits auxiliaires ainsi que la sécurité et la sûreté de l'aviation. L'autre source de la formulation des TASA est l'usage suivi par les États dans leurs accords et le texte de la plupart des dispositions correspond donc à ce que font le plus les États dans ce domaine.

3.2 La plupart des modèles OACI dont il est fait mention se retrouvent dans le Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*, qui est une compilation des conclusions, décisions et éléments indicatifs de l'OACI à ce sujet. Le texte des TASA reprend toutefois aussi les projets de modèles ou d'annexes proposés dans des notes de travail de la Conférence : WP/7 (Propriété et contrôle), WP/9 (Location d'aéronefs), WP/10 (Fret aérien), WP/11 (Mesures de sauvegarde), WP/12 (Viabilité et participation), WP/15 (Règlement des différends) et WP/16 (Transparence). Si la Conférence modifiait ces textes, les TASA seraient aussi modifiés en conséquence.

3.3 En ce qui concerne le fond, les TASA débutent par l'approche traditionnelle des droits d'exploitation et des droits commerciaux des compagnies désignées sur des sujets tels que les droits accordés, la désignation et l'autorisation, la capacité, les tarifs, la concurrence loyale et un certain nombre d'activités accessoires connexes, puis, à l'autre extrémité du spectre, ils contiennent les dispositions de type «libéralisation intégrale». Entre ces deux approches, il y a les dispositions correspondant à une ou à plusieurs étapes transitoires fondées sur diverses démarches récentes vers la libéralisation, notamment certaines formulations de type «ciel ouvert». Dans les cas où il n'y a pas de transition valable entre l'approche traditionnelle et celle de la libéralisation intégrale, on trouve soit un texte unique (p. ex. en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation), soit un choix de textes (p. ex. certaines dispositions de type administratif telles que celles sur l'application des lois).

3.4 Les diverses options (telles que des variantes de libellé ou de disposition à l'intérieur d'un article) qui sont proposées dans une approche donnée, en particulier l'approche transitoire, ne sont pas présentées dans un ordre de progression ou de priorité quelconque. Un État peut ne pas avoir à employer toutes les approches transitoires, ni même une seule, pour passer d'un environnement traditionnel à la libéralisation intégrale. Cette possibilité de choisir des approches différentes pour les diverses dispositions d'un TASA permettrait aux États de modeler des accords qui correspondent le mieux à leur propre rythme de changement concernant l'accès aux marchés ou d'autres aspects de la libéralisation. De plus, elle pourrait les aider à dégager des domaines et des formules possibles de libéralisation en comparant leurs accords actuels avec le TASA.

3.5 **Présentation.** La présentation du modèle d'accord bilatéral (Pièce jointe A) est la même que celle du modèle d'accord régional ou plurilatéral (Pièce jointe B), en deux colonnes. La colonne de gauche contient le texte des articles ou des annexes, y compris, le cas échéant, les différentes options et approches (traditionnelle, transitoire et libéralisation intégrale). La colonne de droite contient les notes explicatives qui sont propres soit à la disposition correspondante, soit à l'ensemble de l'article, et qui donnent des précisions sur l'emploi d'une approche donnée.

3.6 Il est possible d'adapter la plupart des dispositions bilatérales de la Pièce jointe A au contexte régional ou plurilatéral, notamment en changeant certains mots (par exemple en remplaçant «l'autre Partie» par «les autres Parties»). Il existe cependant un certain nombre de questions importantes

qui sont traitées dans les accords régionaux ou plurilatéraux, mais qui ne le sont pas dans un contexte bilatéral, et qu'il faut donc prendre en compte (par exemple des articles sur les exemptions et sur les accords existants).

3.7 Le modèle d'accord bilatéral figurant dans la Pièce jointe A consiste en un préambule, 39 articles et quatre annexes qui, sans être dans un quelconque ordre de priorité, suivent la séquence des articles que l'on retrouve couramment dans un accord bilatéral. Individuellement ou bilatéralement, les États peuvent préférer d'autres ordres de présentation ou un autre aménagement de l'accord. Pour ce qui est du modèle régional ou plurilatéral qui figure dans la Pièce jointe B, il ne contient actuellement que les dispositions dont le texte est sensiblement différent de celui de la Pièce jointe A ou les dispositions nouvelles qu'exige le contexte régional ou plurilatéral. Il y a cependant, au début du document, une liste des dispositions qui ne nécessitent que des changements mineurs par rapport au texte bilatéral (par exemple les articles sur la sûreté des documents de voyage ou sur l'enregistrement auprès de l'OACI). Il reste à produire un document complet, semblable à celui de la Pièce jointe A.

3.8 **Application et prolongements.** En matière de réglementation économique du transport aérien international, l'OACI a produit un volume important d'éléments d'orientation (comme le Doc 9587 et le Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*) qui sont à la disposition des États. De même, les TASA pourraient servir de base à des éléments d'orientation supplémentaires sous forme de manuel ou de répertoire. Pour la suite des travaux, il serait utile que l'OACI suive de près les faits nouveaux en matière de libéralisation, qu'elle aide les États à employer et à appliquer les TASA, qu'elle recueille des données et tienne à jour les TASA ainsi que les éléments d'orientation existants ou nouveaux et qu'elle diffuse auprès des États de l'information sur les TASA et sur leur application.

3.9 Même si, comme le conclut la note ATConf/5-WP/8 sur l'accès aux marchés, les conditions ne se prêtent pas encore à l'établissement d'un accord multilatéral mondial, le multilatéralisme demeure un objectif de longue date et à long terme de l'OACI. Pour le moment et dans l'avenir prévisible, les TASA constituent un outil bilatéral et régional dont peuvent se servir les États dans le cadre du processus de libéralisation, mais, avec le temps, il se peut qu'ils amènent une harmonisation des formulations et des approches suffisante pour permettre d'avancer vers l'objectif multilatéral.

3.10 **Examen par la Conférence.** Les TASA sont un projet en cours qui continuera de faire l'objet de perfectionnements et d'améliorations, particulièrement quant à leur utilité et à leur application. À ce stade de leur élaboration, il serait utile de disposer des vues et des observations de la Conférence, particulièrement en ce qui concerne le concept tel qu'il est présenté dans la note ainsi que son optimisation future. On n'escompte pas de la Conférence qu'elle passe en revue ni qu'elle entérine le texte des Pièces jointes A et B, mais plutôt qu'elle procède à un examen du concept en termes généraux, de façon à guider le Conseil sur la mise au point et l'application futures des modèles. Les éventuelles observations de la Conférence et les réactions ultérieures des États concernant le texte ou les notes explicatives, la présentation ou le contenu seront cependant prises en compte.

4. CONCLUSIONS

4.1 De l'exposé qui précède, on peut dégager les conclusions suivantes :

- 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 TASA figurant dans les Pièces jointes A et B vise à faciliter le processus de libéralisation;

- b) les Modèles d'accord sur les services aériens 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.

5. SUITE PROPOSÉE

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à prendre note des renseignements sur les Modèles d'accord sur les services aériens qui figurent aux paragraphes 2 et 3, ainsi qu'à examiner et à commenter le concept des TASA, notamment quant à la poursuite de leur développement et à leur application;
- b) à examiner et à adopter les conclusions du paragraphe 4.1.

PIÈCE JOINTE A

MODÈLE D'ACCORD BILATÉRAL SUR LES SERVICES AÉRIENS

Dans le présent document :

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

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

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

Index

	<i>Page</i>
Préambule	A-3
Article 1^{er} — Définitions.....	A-5
Article 2 — Droits accordés.....	A-8
Article 3 — Désignation et autorisation	A-10
Article 4 — Refus, révocation et limitation de l'autorisation.....	A-16
Article 5 — Application des lois.....	A-20
Article 6 — Transit direct	A-22
Article 7 — Reconnaissance des certificats	A-23
Article 8 — Sécurité	A-24
Article 9 — Sûreté de l'aviation	A-26
Article 10 — Sûreté des documents de voyage	A-29
Article 11 — Passagers non admissibles ou sans documents et déportés.....	A-30
Article 12 — Redevances d'usage	A-31
Article 13 — Droits de douane	A-34
Article 14 — Imposition	A-36
Article 15 — Concurrence loyale	A-38
Article 16 — Capacité	A-39
Article 17 — Établissement des prix (tarifs)	A-45
Article 18 — Sauvegardes	A-57
Article 19 — Législation sur la concurrence	A-59
Article 20 — Conversion des devises et transfert des recettes	A-62
Article 21 — Vente et commercialisation des produits des services aériens.....	A-63
Article 22 — Personnel étranger et accès aux services locaux.....	A-64
Article 23 — Changement de gabarit	A-66
Article 24 — Services d'escale.....	A-70
Article 25 — Arrangements de partage de codes/de coopération.....	A-73
Article 26 — Location	A-77
Article 27 — Services intermodaux.....	A-80
Article 28 — Systèmes informatisés de réservation (SIR)	A-82
Article 29 — Interdiction de fumer.....	A-84
Article 30 — Protection de l'environnement.....	A-85
Article 31 — Statistiques	A-86
Article 32 — Approbation des programmes de vols.....	A-87
Article 33 — Consultations.....	A-88
Article 34 — Règlement des différends.....	A-89
Article 35 — Amendements	A-98
Article 36 — Accords multilatéraux.....	A-100
Article 37 — Dénonciation.....	A-101
Article 38 — Enregistrement auprès de l'OACI.....	A-102
Article 39 — Entrée en vigueur	A-103
Annexe I — Tableau de routes	A-104
Annexe II — Vols non réguliers/vols affrétés	A-108
Annexe III — Services de fret aérien.....	A-115
Annexe IV — Mesures transitoires	A-117

Préambule	
[Option 1/2]	
<p>Le Gouvernement ... et le Gouvernement ..., ci-après dénommés les «Parties»,</p> <p>Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,</p> <p>Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile régionale et internationale,</p> <p>Désireux de conclure un accord dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,</p> <p>Sont convenus de ce qui suit :</p>	<p><i>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.</i></p>
[Option 2/2]	
<p>Le Gouvernement ... et le Gouvernement ... (ci-après dénommés les «Parties»),</p> <p>Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,</p> <p>Désireux de promouvoir un dispositif aéronautique international fondé sur la concurrence entre les compagnies aériennes avec un minimum d'interventions et de réglementations gouvernementales,</p> <p>Désireux de faciliter le développement des possibilités de services aériens internationaux,</p> <p>Reconnaissant que des services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorisent le commerce, la satisfaction des besoins des consommateurs et la croissance économique,</p>	<p><i>Cette approche est courante dans les accords plus libéraux et le texte entre crochets est courant dans les accords de «ciel ouvert».</i></p>

Préambule (suite)	
<p>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,</p> <p>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,</p> <p>Sont convenus de ce qui suit :</p>	

Article premier Définitions	
<p>Dans le présent Accord, sauf indication contraire, le terme :</p> <p>a) «Accord» signifie le présent Accord, son (ses) Annexe(s) et leurs amendements éventuels;</p> <p>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;</p> <p>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);</p> <p>d) «compagnie aérienne désignée» signifie une compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'article __ de l'Accord;</p> <p>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;</p> <p>f) «OACI» signifie l'Organisation de l'aviation civile internationale;</p> <p>g) une «Partie» est un État qui est formellement convenu d'être lié par le présent Accord;</p>	<p><i>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 retrouve le plus fréquemment dans les articles «Définitions».</i></p> <p><i>Les insertions à faire dépendront des structures administratives et des mécanismes en place chez chaque partie.</i></p>

<p style="text-align: center;">Article premier Définitions (suite)</p>	
<p>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;</p> <p>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;</p> <p>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];</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p>	<p><i>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></p> <p><i>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.</i></p>

Article premier Définitions (suite)	
<p>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;</p> <p>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».</p>	<p><i>NDT : en français, «compagnie aérienne» paraît aujourd'hui plus moderne et plus fréquent qu'«entreprise de transport aérien».</i></p>

Article 2 Droits accordés	
<p>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.</p> <p>2.* Sous réserve des dispositions de l'Accord, la ou les compagnies aériennes désignées par chacune des Parties jouissent des droits suivants :</p> <p>a)* droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie;</p> <p>b)* droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Il s'agit des deux premières libertés de l'air, qui, même si elles figurent dans les accords multilatéraux [pour les services réguliers, l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), pour les services non réguliers, l'article 5 de la Convention], se trouvent souvent aussi dans les accords bilatéraux et régionaux/plurilatéraux, parce que certains États peuvent ne pas être parties à l'ATSAI ou pourraient cesser de l'être.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Approche traditionnelle</div> <p>c) droit de faire des escales aux points spécifiés dans le Tableau de routes afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier [séparément ou en combinaison] en trafic international;</p>	<p><i>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.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Approche transitoire et libéralisation intégrale</div> <p>c) droits précisés par ailleurs dans le présent Accord.</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 2 Droits accordés (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire et libéralisation intégrale (suite)</p> <p>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.</p> <p>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 ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie.</p>	<p><i>L'expression «compagnies aériennes de chaque Partie» recouvre à la fois les compagnies désignées et celles qui ne le sont pas.</i></p> <p><i>Disposition standard qui exclut les activités de cabotage des droits accordés. Dans les quelques accords bilatéraux où les droits de cabotage ont été échangés, cela a été fait dans le cadre du tableau de routes.</i></p>

Article 3 Désignation et autorisation	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Approche traditionnelle</div> <p>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.</p> <p>2.* À la réception de cette désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation [et le permis technique,] chaque Partie accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :</p> <p>a) la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie aérienne soient détenus par la Partie désignatrice, par des ressortissants de cette Partie ou les deux;</p>	<p><i>On peut simplifier la disposition sur la désignation et l'autorisation en plaçant les conditions auxquelles un État reçoit une autorisation (paragraphe 2) dans l'article sur la révocation de l'autorisation, les conditions pour lesquelles une autorisation n'est pas accordée étant les mêmes.</i></p> <p><i>L'approche traditionnelle prévoit une compagnie aérienne ou une désignation unique.</i></p> <p><i>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 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.</i></p>

Article 3 Désignation et autorisation (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle (suite)</p> <p>b)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article _ (Sécurité) et de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>c)* la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p> <p>3.* À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;">Approche transitoire</div> <p>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.</p> <p>2. À la réception de cette désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation [et le permis technique,] chaque Partie accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :</p>	<p><i>Pour la partie qui reçoit la désignation, il resterait le pouvoir discrétionnaire de refus comme mesure de contrôle pour répondre si nécessaire et le moment voulu à des préoccupations légitimes. Cette disposition prend en compte des préoccupations possibles concernant la sécurité, la sûreté ou d'autres aspects économiques, dont l'émergence éventuelle de «pavillons de complaisance».</i></p> <p><i>L'approche transitoire prévoit une ou plusieurs compagnies ou une désignation multiple. On a parfois considéré que le libellé était respecté par la désignation de deux compagnies. L'approche transitoire comprend aussi des formules pour augmenter le nombre de compagnies désignées sur des routes spécifiées, par exemple par des augmentations négociées pour plusieurs années ou sur la base d'un niveau indiqué de trafic de passagers sur des paires de villes.</i></p>

<p>Article 3 Désignation et autorisation (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire (suite)</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, alinéas a) à c)*, option 1/2]</p> <p>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;</p> <p>b)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article _ (Sécurité) et de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>c)* la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p>	<p><i>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).</i></p>

<p>Article 3 Désignation et autorisation (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire (suite)</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, alinéas a) à d)*, option 2/2]</p> <p>a) la compagnie aérienne désignée ait son principal établissement (voir la note 1 ci-après) [et sa résidence permanente] sur le territoire de la Partie désignatrice;</p> <p>b) la Partie qui a désigné la compagnie ait et maintienne sur elle un contrôle réglementaire effectif (voir la note 2 ci-après);</p> <p><i>Notes.—</i> 1) Les éléments justificatifs du principal établissement sont notamment les suivants : la compagnie aérienne est établie et constituée sur le territoire de la Partie désignatrice conformément à la législation et à la réglementation nationales pertinentes, a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles sises sur le territoire de la Partie désignatrice, y paie l'impôt sur les sociétés et y immatricule et base ses aéronefs, et emploie un nombre significatif de ressortissants de cette Partie dans les fonctions de la gestion, de la technique et de l'exploitation.</p>	<p><i>Cette approche, 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.</i></p>

Article 3 Désignation et autorisation (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire (suite)</p> <p>2) Les éléments justificatifs du contrôle réglementaire effectif sont les suivants (liste non limitative): la compagnie aérienne détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente tel qu'un permis d'exploitation aérienne (AOC); elle répond aux critères de la Partie désignatrice relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux tels que la preuve de santé financière, la capacité de répondre à la condition d'intérêt public, les obligations concernant la garantie du service; la Partie désignatrice a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux normes de l'OACI.</p> <p>c)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article _ (Sécurité) et de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>d)* la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p> <p>3.* À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">Libéralisation intégrale</div> <p>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.</p>	<p><i>L'approche de la libéralisation intégrale prévoit un nombre indéfini de compagnies et ne fixe donc pas de limite quantitative quant au nombre de compagnies qui peuvent être désignées.</i></p>

<p>Article 3 Désignation et autorisation (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>2.* À la réception de cette désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation [et le permis technique,] chaque Partie accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :</p> <p>a) la compagnie soit sous le contrôle réglementaire effectif de l'État qui la désigne;</p> <p>b)* la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article _ (Sécurité) et de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>c)* la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p> <p>3.* À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.</p>	<p><i>La libéralisation intégrale supprime tous les critères relatifs à la compagnie, mais elle exige un contrôle réglementaire effectif par l'État désignateur pour garantir le respect des normes de sécurité et de sûreté. Elle comprendrait aussi un «droit d'établissement», qui est le droit pour les non-ressortissants d'établir et d'exploiter une compagnie aérienne sur le territoire d'une partie, compagnie qui pourrait alors assurer des services aériens intérieurs et internationaux.</i></p>

Article 4 Refus, révocation et limitation de l'autorisation	
<p>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 :</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> Approche traditionnelle </div> <p>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;</p> <p>b)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article _ (Sécurité) ou de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>c)* si la compagnie désignée n'est pas à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> Approche transitoire </div> <p style="text-align: center;">[Alinéas a) à c) *, option 1/2]</p> <p>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;</p> <p>b)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article _ (Sécurité) ou de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Il y a d'autres motifs de révocation plus larges, qui sont couverts par la condition de se conformer aux dispositions sur la sécurité et la sûreté ainsi qu'aux lois et à la réglementation de cette partie.</i></p>

<p>Article 4 Refus, révocation et limitation de l'autorisation (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire (suite)</p> <p>c)* si la compagnie désignée n'est pas à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p> <p style="text-align: center;">[Alinéas a) à d)*, option 2/2]</p> <p>a) si elles n'ont pas la preuve que la compagnie désignée a son principal établissement (voir la note 1 ci-après) [et sa résidence permanente] sur le territoire de la Partie désignatrice;</p> <p>b) si elles n'ont pas la preuve que la Partie qui a désigné la compagnie a et maintient sur elle un contrôle réglementaire effectif (voir la note 2 ci-après);</p> <p><i>Notes.—</i></p> <p>1) Les éléments justificatifs du principal établissement sont notamment les suivants : la compagnie aérienne est établie et constituée sur le territoire de la Partie désignatrice conformément à la législation et à la réglementation nationales pertinentes, a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles sises sur le territoire de la Partie désignatrice, y paie l'impôt sur les sociétés et y immatricule et base ses aéronefs, et emploie un nombre significatif de ressortissants de cette Partie dans les fonctions de la gestion, de la technique et de l'exploitation.</p>	

Article 4 Refus, révocation et limitation de l'autorisation (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire (suite)</p> <p>2) Les éléments justificatifs du contrôle réglementaire effectif sont les suivants (liste non limitative) : la compagnie aérienne détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente tel qu'un permis d'exploitation aérienne (AOC); elle répond aux critères de la Partie désignatrice relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux tels que la preuve de santé financière, la capacité de répondre à la condition d'intérêt public, les obligations concernant la garantie du service; la Partie désignatrice a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux normes de l'OACI.</p> <p>c)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article _ (Sécurité) ou de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>d)* si la compagnie désignée n'est pas à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">Libéralisation intégrale</div> <p>a) si elles n'ont pas la preuve que la compagnie est sous le contrôle réglementaire effectif de l'État qui la désigne;</p> <p>b)* si la Partie désignatrice ne se conforme pas aux dispositions de l'article _ (Sécurité) ou de l'article _ (Sûreté de l'aviation);</p> <p>c)* si la compagnie désignée n'est pas à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.</p>	

<p style="text-align: center;">Article 4 Refus, révocation et limitation de l'autorisation (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>2.* À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher des infractions à la législation ou à la réglementation susmentionnées ou à moins que la sécurité ou la sûreté n'exige des mesures en vertu des dispositions des articles _ (Sécurité) ou _ (Sûreté), les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après des consultations entre les autorités aéronautiques conformément à l'article _ (Consultations).</p>	

Article 5 Application des lois	
<p style="text-align: center;">[Paragraphe 1, option 1/2]</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 1, option 2/2]</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 1/2]</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Article 5 Application des lois (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 2/2]</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Le paragraphe 3, relatif à la non-discrimination, est commun aux deux options.</i></p>

Article 6 Transit direct	
<p>Les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier 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.</p>	<p><i>Cet article est une mesure de facilitation standard pour simplifier le transit, que l'on retrouve dans la plupart des accords récents sur les services aériens. Cette disposition peut être énoncée séparément ou figurer dans l'article sur l'application des lois.</i></p>

Article 7 Reconnaissance des certificats	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 8 Sécurité	
<p>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.</p> <p>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 <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 8 Sécurité (suite)	
<p>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.</p> <p>5. Toute mesure appliquée par une Partie en conformité avec le paragraphe 4 sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 9 Sûreté de l'aviation	
<p>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, de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, 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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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 de la Convention, relative à la 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 subséquentement 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.</i></p>

Article 9 Sûreté de l'aviation (suite)	
<p>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 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.]</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 9 Sûreté de l'aviation (suite)	
<p>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.</p> <p>[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.]</p> <p>[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 débiteront 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.]</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 10 Sûreté des documents de voyage	
<p>1. Chaque Partie convient d'adopter des mesures pour garantir la sûreté de ses passeports et autres documents de voyage.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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, <i>Documents de voyage lisibles à la machine</i> : 1^{re} Partie — <i>Passeport lisible à la machine</i>, 2^e Partie — <i>Visas lisibles à la machine</i>, et/ou 3^e Partie — <i>Documents de voyage officiels lisibles à la machine de formats 1 et 2</i>.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 11 Passagers non admissibles ou sans documents et déportés	
<p>1. Chaque Partie convient d'établir des contrôles frontaliers efficaces.</p> <p>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.</p> <p>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, 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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 12 Redevances d'usage</p>	
<p style="text-align: center;">[Paragraphes 1 et 2, option 1/2]</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Article 12 Redevances d'usage (suite)</p>	
<p>[Paragrophes 1 et 2, option 2/2]</p>	
<p>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'utilisateurs. 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.</p>	<p><i>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.</i></p>
<p>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'efficacité et d'économie.</p>	<p><i>Cette disposition énonce certains principes de l'OACI relatifs au recouvrement des coûts.</i></p>
<p>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 utilisateurs 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.</p>	<p><i>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.</i></p>

<p>Article 12 Redevances d'usage (suite)</p>	
<p>[Paragraphes 1 et 2, option 2/2] (suite)</p> <p>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 :</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>[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.]</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Ce texte entre crochets est essentiellement une version plus détaillée de l'article 15 de la Convention.</i></p>

Article 13 Droits de douane	
<p>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.</p> <p>2. Les exemptions accordées par le présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1 :</p> <p>a) introduits sur le territoire de la Partie considérée par, ou au nom de, la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie;</p> <p>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</p> <p>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,</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Dans certaines situations, l'exemption n'est pas une exemption générale de toutes taxes et 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.</i></p>

Article 13 Droits de douane (suite)	
<p>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.</p>	

<p style="text-align: center;">Article 14 Imposition</p>	
<p style="text-align: center;">[Paragraphes 1 à 3, option 1/2]</p> <p>1. Les bénéficiaires 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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, mais il en est tout de même 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.</i></p> <p><i>Dans cette option, les paragraphes 1 et 2 traitent respectivement de l'imposition des revenus et du capital.</i></p> <p><i>Le paragraphe 3 prévoit qu'un traité entre les parties sur la double imposition prévaut sur les dispositions de l'accord.</i></p>

Article 14 Imposition (suite)	
[Paragraphes 1 à 3, option 2/2]	
<p>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 l'autre Partie.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>[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.]</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Le paragraphe 1 exonère expressément les bénéfices et les revenus provenant d'accords commerciaux intercompagnies.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 15 Concurrence loyale	
Approche traditionnelle	
Chaque compagnie aérienne désignée aura une possibilité équitable d'exploiter les routes prévues dans l'Accord.	<i>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».</i>
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; 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.	<i>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).</i>
Libéralisation intégrale	
Chaque compagnie aérienne désignée jouira d'un environnement concurrentiel équitable en vertu des lois des Parties sur la concurrence.	<i>Dans la libéralisation intégrale, les lois des parties sur la concurrence serviraient à garantir un environnement concurrentiel équitable pour toutes les compagnies désignées. À ce stade, un élément clé est un accord ou une entente entre les parties pour déterminer laquelle des lois des parties sur la concurrence s'appliquera en cas de plaintes pour pratique anticoncurrentielle.</i>

Article 16 Capacité	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Approche traditionnelle</p> </div> <p style="text-align: center;">Détermination préalable</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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. 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. 	<p><i>Les modèles de clause sur les méthodes de détermination de la capacité des types détermination préalable, Bermudes I et libéralisation intégrale 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 contient des explications détaillées sur l'application et les objectifs de chacune de ces méthodes.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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 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.</i></p>

<p>Article 16 Capacité (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle Détermination préalable (suite)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Approche transitoire</div>	
<p style="text-align: center;">Bermudes I [voir ci-dessous «Libéralisation partielle et augmentations déterminées au préalable», comme solution de rechange]</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 16 Capacité (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire Bermudes I (suite)</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none">a) les besoins de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale;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. <p>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.</p>	

Article 16 Capacité (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire (suite)</p> <p style="text-align: center;">Libéralisation partielle et augmentations déterminées au préalable</p> <p style="text-align: center;">[voir ci-dessus «Bermudes I», comme solution de rechange]</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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».</i></p>

<p>Article 16 Capacité (suite)</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale</p> </div> <p style="text-align: center;">Libre détermination</p> <p>1. Chaque Partie permet à chaque compagnie aérienne désignée de déterminer la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'elle offre en fonction de considérations commerciales du marché.</p> <p>2. Aucune des Parties n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, à la fréquence ou à la régularité des vols, ou encore aux types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées 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.</p> <p>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.</p>	<p><i>Chaque compagnie désignée peut offrir une capacité en fonction de la méthode de la libre détermination, par laquelle chacune détermine la capacité à offrir sans approbation ou intervention gouvernementale, sous réserve de la législation sur la concurrence.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>La méthode de la libre détermination ne comporte aucune disposition spécifique sur la relation entre la capacité et la demande, car on s'en remet, pour apporter les ajustements nécessaires, aux réactions des compagnies aux forces du marché par l'établissement d'horaires et de prix compétitifs. Le fonctionnement de ce mécanisme peut être moins efficace lorsque le libre jeu des forces du marché est entravé ou empêché.</i></p>

Article 16 Capacité (suite)	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale Libre détermination (suite)</p> <p>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.</p>	<p><i>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 supplémentaire et gratuite.</i></p> <p><i>Étant donné la grande latitude accordée aux compagnies désignées quant à la capacité qu'elles peuvent offrir et vu les possibilités accrues d'actions anticoncurrentielles telles que le «dumping de capacité», l'approche de la libéralisation intégrale doit être soumise à des interventions sur la base des lois des parties sur la concurrence.</i></p>

<p align="center">Article 17 Établissement des prix (tarifs)</p>	
<div data-bbox="261 905 738 957" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Approche traditionnelle</p> </div> <p align="center">Double approbation</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Les termes «prix» ou «tarif» sont définis dans l'article sur les définitions.</i></p> <p><i>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 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.</i></p> <p><i>Les parties pourraient avoir à convenir des facteurs qu'il convient d'inclure ou de faire ressortir.</i></p>

Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)	
<p>Approche traditionnelle /Double approbation (suite)</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 1/3]</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 2/3]</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)	
Approche traditionnelle /Double approbation (suite)	
[Paragraphe 2, option 3/3]	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.]</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)	
<p>Approche traditionnelle /Double approbation (suite)</p> <p>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].</p> <p>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.</p> <p>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 _.]</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)	
<p>Approche traditionnelle /Double approbation (suite)</p> <p>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.]</p> <p>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 voyageur 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.]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>Approche transitoire</p> </div> <p style="text-align: center;">Pays d'origine</p> <p>[Voir ci-dessous «Double désapprobation» comme solution de rechange]</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Une disposition sur le contrôle de l'application des tarifs est incluse à titre facultatif.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire Pays d'origine (suite)</p> <p>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.</p> <p>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, ou encore «prédateurs».</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 3, option 1/3]</p> <p>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.</p>	<p><i>Les parties pourraient avoir à convenir des facteurs qu'il convient d'inclure ou de faire ressortir.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)</p>	
<p>Approche transitoire Pays d'origine (suite)</p>	
<p>[Paragraphe 3, option 2/3]</p>	
<p>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.</p>	
<p>[Paragraphe 3, option 3/3]</p>	
<p>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 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.</p>	
<p>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.</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)	
Approche transitoire Pays d'origine (suite)	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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 régler 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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p align="center">Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)</p>	
<p align="center">Approche transitoire Pays d'origine (suite)</p> <p>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.</p> <p>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.]</p> <p>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 voyageur 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.]</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>La prolongation au-delà de la date d'expiration est soumise au régime d'approbation applicable et peut être limitée à 12 mois.</i></p> <p><i>Une disposition sur le contrôle de l'application des tarifs a été incluse en tant qu'option.</i></p>

Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)	
<p style="text-align: center;">Double désapprobation</p> <p style="text-align: center;">[Voir ci-dessus «Pays d'origine» comme solution de rechange]</p> <p>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, artificiellement bas en raison de subventions ou d'un appui directs ou indirects, ou encore «prédateurs».</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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 plaident 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.</i></p> <p><i>Dans certains articles sur la double désapprobation, le terme «tarif» est remplacé par le terme plus général «prix».</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Double désapprobation (suite)</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 1/2]</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 2/2]</p> <p>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.</p> <p>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].</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Article 17 Établissement des prix (tarifs) (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Double désapprobation (suite)</p> <p>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.]</p> <p>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, 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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Libéralisation intégrale</div> <p>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.</p>	<p><i>Avec la libéralisation intégrale, les tarifs ne pourraient pas être désapprouvés pour quelque raison que ce soit. Les pratiques des compagnies en matière tarifaire pourraient toutefois être soumises aux lois des parties sur la concurrence.</i></p>

Article 18 Sauvegardes	
<p>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 :</p> <p>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;</p> <p>b) l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessives;</p> <p>c) les pratiques en question sont appliquées durablement et pas seulement de manière temporaire;</p> <p>d) les pratiques en question ont une incidence économique importante sur une autre compagnie aérienne ou lui causent de graves préjudices;</p> <p>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;</p> <p>f) un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route considérée.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 18 Sauvegardes (suite)	
<p>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.</p> <p>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 [_] pour régler le différend.</p>	

<p style="text-align: center;">Article 19 Législation sur la concurrence</p>	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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. 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).</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 19 Législation sur la concurrence (suite)</p>	
<p>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.</p> <p>7. Si 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

Article 19 Législation sur la concurrence (suite)	
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.	

<p style="text-align: center;">Article 20 Conversion des devises et transfert des recettes</p>	
<p>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.</p>	<p><i>Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les «possibilités commerciales».</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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».</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 21 Vente et commercialisation des produits des services aériens</p>	
<p>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.</p> <p>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.]</p>	<p><i>Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les «possibilités commerciales».</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Article 22 Personnel étranger et accès aux services locaux</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Approches traditionnelle et transitoire</p> </div> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie, dans le cadre desquels :</p> <p>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;</p>	<p><i>Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les «possibilités commerciales».</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 22 Personnel étranger et accès aux services locaux (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approches traditionnelle et transitoire (suite)</p> <p>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.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">Libéralisation intégrale</div> <p>Chaque Partie autorisera les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie :</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 23 Changement de gabarit	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Approche traditionnelle</p> </div> <p>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 :</p> <p>a) que ce soit justifié par des raisons d'économie d'exploitation;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>d) qu'il y ait un volume suffisant de trafic direct;</p> <p>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];</p>	<p><i>Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct, faire partie d'un article sur les «possibilités commerciales», ou même être prise en compte dans le tableau de routes.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Article 23 Changement de gabarit (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle (suite)</p> <p>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;</p> <p>g) que les dispositions de l'article _ du présent Accord régiront tous les arrangements pris en ce qui concerne le changement d'aéronef;</p> <p>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].</p> <p>2. Les dispositions du paragraphe 1 :</p> <p>a) ne restreignent pas le droit d'une compagnie aérienne désignée de changer d'aéronef sur le territoire de la Partie désignatrice;</p> <p>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.</p> <p>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].</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 23 Changement de gabarit (suite)	
Approche transitoire	
<p>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 :</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 23 Changement de gabarit (suite)	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> Libéralisation intégrale </div> <p>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.</p>	<p><i>L'approche de la libéralisation intégrale 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 le prolongement ou la poursuite du vol précédent. Le texte entre crochets supprime cette restriction pour les services tout-cargo.</i></p>

Article 24 Services d'escale	
<div data-bbox="261 905 738 957" style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">Approche traditionnelle</div> <p data-bbox="201 982 799 1245">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.</p> <div data-bbox="261 1371 738 1423" style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">Approche transitoire</div> <p data-bbox="430 1446 570 1478" style="text-align: center;">[Option 1/2]</p> <p data-bbox="201 1503 799 1696">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.</p>	<p data-bbox="823 348 1421 447"><i>Dans certains accords, cette disposition pourrait constituer un article distinct ou bien faire partie d'un article sur les «possibilités commerciales».</i></p> <p data-bbox="823 485 1421 615"><i>Toutes les dispositions devraient contenir un renvoi aux dispositions sur la sécurité. Une phrase indique que les services d'escale seront régis par l'Annexe 6.</i></p> <p data-bbox="823 653 1421 884"><i>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.</i></p> <p data-bbox="823 982 1421 1346"><i>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.</i></p> <p data-bbox="823 1503 1421 1797"><i>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.</i></p>

<p>Article 24 Services d'escale (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire</p> <p style="text-align: center;">[Option 2/2]</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Libéralisation intégrale</p> </div> <p>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 compagnies aériennes de l'autre Partie, au choix de chaque compagnie :</p> <p>a) à assurer ses propres services d'escale;</p>	<p><i>Dans l'approche libéralisation intégrale, 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 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).</i></p>

<p>Article 24 Services d'escale (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>b) à assurer les services d'escale d'autres transporteurs aériens;</p> <p>c) à se joindre à d'autres pour former une entité assurant ces services;</p> <p>d) à choisir parmi des prestataires de services en concurrence.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p align="center">Article 25 Arrangements de partage de codes/ de coopération</p>	
<div data-bbox="261 945 738 995" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 20px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Approche traditionnelle</p> </div> <p align="center" data-bbox="430 1377 570 1409">[Option 1/2]</p> <div data-bbox="261 1434 738 1484" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 20px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Approche transitoire</p> </div> <p data-bbox="203 1509 799 1810">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.</p>	<p data-bbox="824 390 1421 720"><i>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.</i></p> <p data-bbox="824 753 1421 919"><i>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.</i></p> <p data-bbox="824 1020 1421 1350"><i>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.</i></p> <p data-bbox="824 1509 1421 1810"><i>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 mesures transitoires, 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.</i></p>

Article 25 Arrangements de partage de codes/ de coopération (suite)	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> Libéralisation intégrale </div> <p>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 :</p> <p>a) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'une ou l'autre Partie;</p> <p>b) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers;</p> <p>c) un prestataire de services de transport de surface de n'importe quel pays,</p> <p>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.</p> <p>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 :</p> <p>a) oralement et, si possible, par écrit au moment de la réservation;</p> <p>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;</p>	<p><i>L'étape de la libéralisation intégrale 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>L'expression «sur tout autre document remplaçant le billet, comme une confirmation écrite» couvre le cas de la billetterie électronique.</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 25 Arrangements de partage de codes/ de coopération (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>c) oralement à nouveau, par le personnel au sol de la compagnie aérienne à toutes les étapes du voyage.</p> <p>[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.]</p> <p style="text-align: center;">[Option 2/2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Approche transitoire et libéralisation intégrale</p> </div> <p>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 :</p> <p>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];</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.)</i></p> <p><i>L'alinéa b) permet aux compagnies désignées d'assurer des transports sous le code d'autres compagnies.</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 25 Arrangements de partage de codes/ de coopération (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">[Option 2/2]</p> <p style="text-align: center;">Approche transitoire et libéralisation intégrale (suite)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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 des transporteurs commercialisateurs 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.</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 26 Location</p>	
<p>1. L'une ou l'autre Partie peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués qui ne satisfont pas aux dispositions des articles _ [(Sécurité)] et _ (Sûreté).</p>	<p><i>Dans les trois approches, 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. 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.</i></p> <p><i>L'article du TASA sur la sécurité s'applique aux «aéronefs exploités par une compagnie aérienne désignée d'une Partie ou en son nom» et s'étendrait donc aux aéronefs loués avec ou sans équipage. L'article sur la sûreté prévoit que les parties «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» se conforment aux normes de sûreté. Cela n'engloberait pas certains cas d'utilisation d'aéronefs loués. En conséquence, les États ayant un article sur la sécurité du type TASA dans leurs accords bilatéraux emploieraient le paragraphe 1 sans le mot Sécurité entre crochets. Les États qui n'ont pas d'article sur la sécurité du type TASA incluraient le mot Sécurité entre crochets.</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 26 Location (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 1/2]</p> <p>2. Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent utiliser des aéronefs loués auprès d'autres compagnies aériennes, à condition que tous les participants à de tels arrangements détiennent les autorisations requises et répondent aux conditions applicables à ces arrangements.</p>	<p><i>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 «Éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale» (Circulaire 295). Dans certains cas, l'État pourrait trouver avantage à consulter les résultats des audits réalisés dans le cadre du Programme OACI d'audits de supervision de la sécurité.</i></p> <p><i>Il y a deux paragraphes 2 possibles pour traiter de la principale crainte d'ordre économique que soulèvent les cas de location, c'est-à-dire la crainte que la compagnie qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas. Les deux options reconnaissent (par omission ou expressément) que, d'un point de vue économique, les États autorisent généralement les locations d'aéronefs auprès d'entités qui ne sont pas des compagnies aériennes, ou qu'ils ne les règlementent pas.</i></p>

Article 26 Location (suite)	
<p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 2/2]</p> <p>2. Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués auprès de n'importe quelle société, y compris d'autres compagnies aériennes, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une compagnie qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.</p>	

Article 27 Services intermodaux	
Approche traditionnelle	
Chaque compagnie aérienne désignée peut utiliser le transport intermodal s'il est approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties.	<i>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.</i>
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.	<i>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).</i>
Libéralisation intégrale	
[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.	<i>La mention des passagers et l'expression «sans restriction» sont les principales différences entre l'étape transitoire et la libéralisation intégrale.</i>

<p style="text-align: center;">Article 27 Services intermodaux (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite) [Option 2/2]</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p>

<p align="center">Article 28 Systèmes informatisés de réservation (SIR)</p>	
<p align="center">[Option 1/3]</p> <p>Chaque Partie applique sur son territoire le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation.</p> <p align="center">[Option 2/3]</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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).</i></p> <p><i>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.)</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 28 Systèmes informatisés de réservation (SIR) (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">[Option 3/3]</p> <p>Les Parties conviennent de ce qui suit :</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 29 Interdiction de fumer	
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 30 Protection de l'environnement</p>	
<p>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'OACI contenues dans l'Annexe pertinente ainsi qu'à la politique et aux éléments d'orientation existants de l'OACI sur la protection de l'environnement.</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 31 Statistiques	
Approche traditionnelle	
<p>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.</p>	<p><i>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 soient 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.</i></p>
Approche transitoire	
<p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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].</i></p>
Libéralisation intégrale	
	<p><i>Les accords de «ciel ouvert» n'exigent normalement pas le dépôt de statistiques.</i></p>

Article 32 Approbation des programmes de vols	
<p data-bbox="263 348 737 401" style="text-align: center;">Approche traditionnelle</p> <p data-bbox="203 426 799 657">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.</p> <p data-bbox="203 695 799 953">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.</p>	<p data-bbox="824 426 1422 722"><i>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.</i></p> <p data-bbox="824 760 1422 825"><i>Dans certains accords, cette disposition pourrait faire partie de l'article sur la capacité.</i></p>

Article 33 Consultations	
<div data-bbox="261 840 738 890" style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">Approche traditionnelle</div> <p data-bbox="201 915 799 1209">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.</p> <div data-bbox="261 1239 738 1325" style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">Approche traditionnelle et libéralisation intégrale</div> <ol data-bbox="201 1350 799 1869" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="201 1350 799 1482">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. <li data-bbox="201 1675 799 1869">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. 	<p data-bbox="823 348 1421 615"><i>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).</i></p> <p data-bbox="823 653 1421 814"><i>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.</i></p> <p data-bbox="823 915 1421 1047"><i>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.</i></p> <p data-bbox="823 1350 1421 1650"><i>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.</i></p> <p data-bbox="823 1675 1421 1837"><i>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.</i></p>

<p align="center">Article 34 Règlement des différends</p>	
<div data-bbox="261 905 738 957" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Approche traditionnelle</p> </div> <p align="center">Voies diplomatiques</p> <p align="center">[Voir ci-dessous les deux approches «Arbitrage», comme solutions de rechange]</p> <p>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.</p> <p>2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par négociation, le différend sera réglé par les voies diplomatiques.</p>	<p><i>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.)</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Article 34 Règlement des différends (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle Arbitrage</p> <p style="text-align: center;">[Voir «Voies diplomatiques» ci-dessus ou la seconde approche «Arbitrage» ci-dessous, comme solutions de rechange]</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Le processus d'arbitrage comporte la mise sur pied d'un tribunal d'arbitrage composé de trois personnes.</i></p>

Article 34 Règlement des différends (suite)	
<p>Approche traditionnelle Arbitrage</p> <p>[Voir «Voies diplomatiques» ci-dessus ou la seconde approche «Arbitrage» ci-dessous, comme solutions de rechange] (suite)</p>	
<p>4. Le tribunal d'arbitrage détermine sa propre procédure.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 5, option 1/2]</p> <p>5. Chaque Partie [dans la mesure compatible avec sa législation nationale] donne intégralement effet à toute décision ou arbitrage du tribunal.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 5, option 2/2]</p> <p>5. La décision du tribunal a force exécutoire pour les Parties.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 6, option 1/2]</p> <p>6. Les frais du tribunal sont également répartis entre les Parties.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 6, option 2/2]</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>Cette variante laisse au tribunal le soin d'établir sa propre procédure.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Article 34 Règlement des différends (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle Arbitrage</p> <p style="text-align: center;">[Voir ci-dessus «Voies diplomatiques» ou la première approche «Arbitrage», comme solutions de rechange]</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Le processus d'arbitrage comporte la mise sur pied d'un tribunal d'arbitrage composé de trois personnes.</i></p>

<p>Article 34 Règlement des différends (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle Arbitrage</p> <p style="text-align: center;">[Voir ci-dessus «Voies diplomatiques» ou la première approche «Arbitrage», comme solutions de rechange] (suite)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 34 Règlement des différends (suite)	
Approche traditionnelle Arbitrage	
[Voir ci-dessus «Voies diplomatiques» ou la première approche «Arbitrage», comme solutions de rechange] (suite)	
[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.	

<p style="text-align: center;">Article 34 Règlement des différends (suite)</p>	
<div data-bbox="261 348 737 436" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Approche transitoire et libéralisation intégrale</p> </div> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Le processus de consultation normal peut résoudre de tels différends mais pourrait aussi avoir pour effet de prolonger une pratique concurrentielle déloyale au détriment commercial d'une ou plusieurs compagnies aériennes. Par conséquent, cette procédure, moins formelle qu'un arbitrage et demandant moins de temps, est conçue pour parvenir, en faisant appel à un groupe d'experts, à une résolution par voie de médiation, d'établissement des faits ou de décision, en recourant aux services d'un ou de plusieurs spécialistes de l'objet du différend. L'objectif premier est de permettre aux parties de rétablir aussi promptement que possible un environnement concurrentiel sain sur le marché du transport aérien.</i></p>

<p>Article 34 Règlement des différends (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire et libéralisation intégrale (suite)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>Les accords de «ciel ouvert» comportent un recours similaire permettant de renvoyer les différends «pour décision à une personne ou à un organisme».</i></p> <p><i>Le mécanisme exige que les parties s'entendent à l'avance sur des questions telles que la mission du groupe d'experts, à savoir son mandat et sa procédure, et en particulier la possibilité qu'il accorde au plaignant des mesures provisoires ou injonctives. Celles-ci pourraient prendre la forme, par exemple, d'un gel temporaire ou d'un retour à la situation antérieure.</i></p> <p><i>Les deux délais prescrits essentiels que prévoit ce mécanisme sont de 15 jours pour le choix des experts qui constitueront le groupe, et de 60 jours pour que celui-ci rende une décision ou établisse une détermination. L'accent est mis ainsi sur la réduction au minimum des formalités juridiques et des délais de procédure, tout en laissant au groupe suffisamment de temps pour parvenir à une décision ou à une détermination.</i></p>

<p>Article 34 Règlement des différends (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire et libéralisation intégrale (suite)</p> <p>6. Les Parties coopéreront de bonne foi pour faire progresser la médiation et pour appliquer la décision ou la détermination établie par le médiateur ou par le groupe d'experts, à moins qu'elles ne conviennent par avance que cette décision ou détermination aura force exécutoire pour elles. Si les Parties conviennent par avance de demander seulement une détermination des faits, elles se fonderont sur ces faits pour résoudre le différend.</p> <p>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.</p> <p>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 _.</p> <p>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.</p>	<p><i>Le recours à ce mécanisme n'exclut pas la mise en œuvre du processus d'arbitrage si celui-ci est aussi prévu dans l'accord et si le mécanisme a échoué à résoudre le différend à la satisfaction d'une ou plusieurs parties. Néanmoins, on peut espérer que le recours ultérieur à l'arbitrage ne sera pas nécessaire si les parties se sont engagées à cette procédure complémentaire pour résoudre certains types de différends commerciaux dans lesquels le facteur temps est important.</i></p> <p><i>La procédure d'arbitrage est la même que celle qui est prévue dans le texte de l'approche traditionnelle.</i></p>

Article 35 Amendements	
<p>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.]</p> <p>2. Tout amendement entrera en vigueur lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 3, option 1/2]</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Article 35 Amendements (suite)	
<p data-bbox="354 348 651 380" style="text-align: center;">[Paragraphe 3, option 2/2]</p> <p data-bbox="203 407 797 506">3. Tout amendement du présent Accord convenu entre les Parties prendra effet lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.</p>	<p data-bbox="824 407 1421 640"><i>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.</i></p>

<p style="text-align: center;">Article 36 Accords multilatéraux</p>	
<p style="text-align: center;">[Option 1/2]</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">[Option 2/2]</p> <p>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.</p>	<p><i>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 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.</i></p> <p><i>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.)</i></p> <p><i>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».</i></p> <p><i>Cette variante permet aux parties de décider, après consultations, s'il faut réviser l'accord bilatéral afin de prendre en compte l'accord multilatéral.</i></p>

Article 37 Dénonciation	
<p>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.]</p>	<p><i>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.</i></p>

Article 38 Enregistrement auprès de l'OACI	
<p>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).</p>	<p><i>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 et elle précise le nom de la partie chargée de l'enregistrement; elle est destinée à encourager une meilleure application de la Convention.</i></p>

Article 39 Entrée en vigueur	
[Option 1/2]	
<p>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].</p>	<p><i>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.</i></p>
[Option 2/2]	
<p>Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.</p>	

Annexe I Tableau de routes (suite)	
Approche transitoire (suite) [Option 2/3]	
<p>A. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie A :</p> <p>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.</p> <p>2. Pour les services tout-cargo, entre la Partie B et un ou plusieurs points quelconques.</p> <p>B. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie B :</p> <p>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.</p> <p>2. Pour les services tout-cargo, entre la Partie A et un ou plusieurs points quelconques.</p> <p style="text-align: center;">[Option 3/3]</p> <p>A. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie A :</p> <p>De points vers le territoire de la Partie B et de ce territoire avec cabotage limité.</p> <p>B. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie B :</p> <p>De points vers le territoire de la Partie A et de ce territoire avec cabotage limité.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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, 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.</i></p>

Annexe I Tableau de routes (suite)	
Libéralisation intégrale	
<p>A. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie A :</p> <p>Points vers et du territoire de la Partie B et à l'intérieur de ce territoire.</p> <p>B. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie B :</p> <p>Points vers et du territoire de la Partie A et à l'intérieur de ce territoire.</p> <p>Section 2 Souplesse d'exploitation</p> <p>Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à leur choix :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 	<p><i>La libéralisation intégrale 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.</i></p> <p><i>Certaines de ces dispositions peuvent ne concerner qu'une approche ou plusieurs.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p style="text-align: center;">Annexe I Tableau de routes (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>Section 2 (suite)</p> <p>sans limites directionnelles ou géographiques et sans perdre quelques droits que ce soit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord; 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.</p>	

Annexe II Vols non réguliers/vols affrétés	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> Approche traditionnelle </div> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 1/2]</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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» plutôt que de «services aériens internationaux réguliers». De cette façon, toutes les dispositions de l'accord seraient applicables tant aux services non réguliers qu'aux services réguliers.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Annexe II Vols non réguliers/vols affrétés (suite)</p>	
<p style="text-align: center;">Approche traditionnelle (suite)</p> <p style="text-align: center;">[Paragraphe 2, option 2/2]</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Approche transitoire</p> </div> <p style="text-align: center;">[Option 1/3]</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>Cette approche n'a pas d'incidence négative sur les services réguliers.</i></p> <p><i>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).</i></p>

Annexe II Vols non réguliers/vols affrétés (suite)	
<p style="text-align: center;">Approche transitoire (suite)</p> <p style="text-align: center;">[Option 2/3]</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">[Option 3/3]</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

<p>Annexe II Vols non réguliers/vols affrétés (suite)</p>	
<p>Approche transitoire</p> <p>[Option 3/3] (suite)</p> <p>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 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 multidestinations 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.</p> <p>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.</p>	<p><i>Le paragraphe 1 prévoit un large accès au marché pour ces activités, tandis que le paragraphe 2 applique les règles du pays d'origine.</i></p> <p><i>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.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Libéralisation intégrale</p> </div>	<p><i>L'approche de la libéralisation intégrale 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.</i></p>

Annexe II Vols non réguliers/vols affrétés (suite)	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale (suite)</p> <p>Section 1</p> <p>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)) :</p> <p>Entre un ou plusieurs points quelconques du territoire de la Partie désignatrice et un ou plusieurs points quelconques du territoire de l'autre Partie;</p> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Une des différences entre l'approche transitoire qui précède et la libéralisation intégrale 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.</i></p>

Annexe II Vols non réguliers/vols affrétés (suite)	
<p style="text-align: center;">Libéralisation intégrale</p> <p>Section 1 (suite)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

Annexe II Vols non réguliers/vols affrétés (suite)	
Libéralisation intégrale (suite)	
Section 2	
<p>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.</p>	
<p>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.</p>	
Section 3	
<p>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.</p>	

Annexe III Services de fret aérien	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Approche transitoire</p> </div> <p>Pour ses activités de transport international de fret aérien, chaque compagnie aérienne désignée</p> <p>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;</p> <p>b) peut utiliser et exploiter directement d'autres modes de transport;</p> <p>c) peut utiliser des aéronefs loués, sous réserve que cette utilisation respecte les normes de sécurité et de sûreté qui s'appliquent aux autres aéronefs des compagnies désignées;</p> <p>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;</p> <p>e) peut fixer ses propres tarifs sans avoir à les déposer auprès des autorités aéronautiques des Parties.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Annexe III Services de fret aérien (suite)	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%; text-align: center;"> Libéralisation intégrale </div> <p>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.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>L'annexe sur les services de fret aérien a plus de chances d'être utilisée dans le cadre d'une libéralisation intégrale, et les accords de «ciel ouvert» les plus récents placent dans l'accord principal les droits et la souplesse d'exploitation énoncés ici.</i></p>

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

Annexe IV Mesures transitoires (suite)	
<p>2. Nonobstant les dispositions de l'article _ (ou de l'Annexe _), la (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de la Partie A (ou de chaque Partie) pourront (devront) ... comme suit :</p> <p>a) Du (date) au (date), ...;</p> <p>b) Du (date) au (date), ...</p> <p>3. Nonobstant les dispositions de l'article _ (ou de l'Annexe _), les dispositions ci-après régiront ...</p>	<p><i>Cette disposition est semblable à la première, mais avec des périodes de mise en œuvre 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.</i></p> <p><i>Cette disposition serait utilisée quand un article (ou une annexe) ne prendrait pas effet immédiatement et qu'un régime différent serait appliqué durant la période de transition. Par exemple, les parties conviendraient que, nonobstant un article sur les tarifs prévoyant la double désapprobation, c'est un régime du pays d'origine qui régirait la tarification jusqu'à une date donnée.</i></p>