

**ATELIER DE L'OCDE SUR LES PRINCIPES POUR LA
LIBERALISATION DU FRET AERIEN**

PARIS, 4 ET 5 OCTOBRE 2000

PRINCIPES POUR LA LIBERALISATION DU FRET AERIEN

Généralités

Dans le prolongement de son rapport sur la réforme de la réglementation concernant les services de transport aérien (cf. OCDE, L'avenir du transport aérien international, 1997), l'OCDE examine actuellement la possibilité de libéraliser les services de fret aérien. Un rapport détaillé sur la « réforme de la réglementation du fret aérien international »¹, publié début 1999, a fait le point des progrès accomplis en ce sens et un Atelier consacré à cette même question a été organisé au siège parisien de l'OCDE les 5 et 6 juillet 1999.

L'Atelier a conclu que le secteur du fret aérien fait de plus en plus Partie intégrante de la chaîne de transport et s'apparente désormais davantage à un service logistique taillé sur mesure en fonction des besoins des chargeurs et des propriétaires du fret. Les participants ont souligné l'importance pour le secteur de pouvoir couvrir ces besoins. Par ailleurs, ils ont reconnu que les différentes catégories de prestataires de services de fret aérien (transporteurs mixtes et transporteurs tout-cargo ; intégrateurs/transporteurs express, transitaires et tout autre prestataire indirect de services de fret aérien) intervenant dans la chaîne logistique n'opèrent pas toujours selon les mêmes règles pour les différents aspects de leurs activités, tout en se faisant concurrence sur les mêmes marchés. Toute réforme de la réglementation dans ce secteur devrait dès lors prendre en compte la nécessité de mettre en place un régime permettant, si possible, à toutes les catégories de prestataires de répondre de manière adéquate aux besoins du marché.

Synthèse et action

Le présent rapport propose un ensemble de mesures pratiques favorisant la libéralisation du secteur du fret aérien. Deux axes d'action sont proposés : un Protocole aux accords aériens libéralisant certains domaines spécifiques du fret et un projet d'Accord multilatéral libéralisant non seulement les domaines spécifiques du fret, mais également les questions aéropolitiques liées au transport de fret.

Le présent document est soumis aux délégations nationales et aux parties concernées du secteur, qui sont invitées à formuler leurs commentaires d'ici au 7 août 2000 au plus tard. Une version révisée intégrant dans toute la mesure du possible ces commentaires sera diffusée début septembre en vue de la préparation d'un Atelier les 12 et 13 octobre 2000.

¹. OCDE, « Réforme de la réglementation du fret aérien international », avril 1999 (ci-après dénommé « étude OCDE 1999 »).

PRINCIPES POUR LA LIBERALISATION DU FRET AERIEN

Synthèse

1. Les prestataires de services aériens sont toujours fortement limités dans leur capacité à développer leur offre de services sur la base de considérations technologiques et commerciales. Les droits de trafic qu'il est possible d'obtenir pour les services de fret diffèrent selon les pays et les régions, mais les réglementations internationales ne permettent en général pas aux différentes catégories de transporteurs d'ouvrir librement des routes, d'optimiser librement leur réseau et de modeler librement leur offre de services. Les transporteurs sont également limités par un ensemble d'autres règles affectant leurs possibilités d'exercice de leurs activités. Ces règles font peser des contraintes sur les *structures sociales et commerciales* des compagnies dans la mesure où elles ne les laissent pas libres de décider de leur régime de *propriété et des modalités de leur contrôle*, de se lier par contrat avec des transporteurs intérieurs/locaux à l'étranger et de se diversifier en créant des métiers complémentaires, de transporteur routier notamment et, dans certains cas, de *transitaire*, afin d'offrir des *services de transport de bout en bout* à leurs clients nationaux et internationaux. Les prestataires de services ont également à faire face à de sérieuses entraves d'ordre pratique, telles que la *longueur des opérations de dédouanement du fret aérien* dans les aéroports, qui érodent l'avantage du transport aérien, les problèmes de coût et de qualité au niveau du traitement de leur fret au sol et les problèmes d'accès aux pistes à des plages intéressantes pour le transport du fret, notamment en raison de l'instauration de couvre-feux aéroportuaires et de normes d'émissions sonores. Le secteur devra, en tout état de cause, faire face à ces problèmes, indépendamment de toute libéralisation des services de fret aérien.

2. Dans le droit fil des conclusions formulées par l'Atelier en ce qui concerne les restrictions existantes et afin de faciliter l'examen du dossier, il a été convenu d'élaborer, en guise de prochaine étape, un certain nombre de principes de libéralisation des services de fret aérien et de proposer aux pouvoirs publics des pistes pour mettre en œuvre ces principes.

3. La première Partie du document passe en revue d'une manière assez générale un ensemble de principes visant à promouvoir la libéralisation des services de fret aérien. Ces principes sont répartis en trois grands volets : (i) libéralisation de l'accès au marché ; (ii) services auxiliaires et (iii) facilitation du commerce. La deuxième Partie passe en revue, sous forme d'un Protocole additionnel aux accords aériens existants, un certain nombre d'entraves réglementaires spécifiques auxquelles les prestataires de services de fret aérien sont confrontés, telles que la location, le traitement du fret au sol, les procédures de douane, les documents à fournir, l'intermodalité, la diversification des services, etc. Cette deuxième Partie n'aborde pas les aspects spécifiquement aéroportuaires, tels que les droits de trafic, les procédures d'autorisation et de désignation et d'autres questions spécifiques du transport aérien à régler dans le cadre d'accords aériens. Enfin, la troisième Partie franchit une étape supplémentaire importante et propose, sous forme d'un accord multilatéral, un ensemble complet d'Articles destinés à accélérer la libéralisation des services de fret aérien, sans négliger pour autant les aspects fondamentaux de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

4. Les principes proposés dans la deuxième Partie (Protocole additionnel aux accords aériens existants) comportent un certain nombre d'innovations importantes pour les prestataires de services de fret aérien existants : possibilité maximale de diversification, capacité illimitée de déployer des moyens de transport terrestre pour offrir le service le plus efficace possible au client et liberté maximale dans le choix

des services d'assistance au sol, et notamment des services d'auto-assistance. Etant donné que les prestataires de services de fret aérien cherchent à assouplir le plus possible leurs activités et que la location d'aéronefs avec leur équipage, qui constitue une pratique de plus en plus fréquente, est souvent assimilée à un service affrété (charter), les principes ont été élaborés afin d'offrir aux opérateurs une souplesse maximale. De plus, ils comportent des engagements à mettre en œuvre les meilleures pratiques douanières possibles, conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale des douanes et d'autres organismes. La place importante occupée désormais dans le commerce mondial par les grands transporteurs intégrés de fret soumis à des contraintes de temps - se muant ainsi de simples transporteurs en prestataires de services logistiques complets - fait que les instances douanières se trouvent soumises à une pression de plus en plus forte pour trouver des gains d'efficacité supplémentaires. Si ces dispositions douanières constituent un volet essentiel des parties II et III, elles pourront aussi apporter une contribution utile aux discussions sur la facilitation du commerce, menées au sein d'autres organisations et dans d'autres contextes stratégiques.

5. Les principes énoncés dans la Partie II sont également repris dans la Partie III. Bon nombre des dispositions complémentaires figurant dans cette Partie du document paraîtront familières. Elles s'inspirent de la terminologie figurant dans les accords de libéralisation bilatéraux existants, et notamment dans les accords dits de « ciel ouvert ». Ces dispositions, relatives notamment à la déréglementation des processus décisionnels en matière de tarifs et de capacité, à la facilitation de la multidésignation, à l'adoption de règles assurant une concurrence loyale et la transparence au niveau de l'application des redevances d'usage, etc., existent depuis quelques années déjà. Parmi ces dispositions à connotation largement « aéroportuaire », celle concernant la sécurité est d'une importance cruciale étant donné qu'en aucun cas la libéralisation des services de fret aérien ne doit se faire au détriment de la sécurité. L'apparition de tout ce qui pourrait ressembler de près ou de loin à des « pavillons de complaisance » doit être évitée à tout prix.

6. Toutefois, à l'inverse des accords aériens traditionnels, les principes proposés dans la Partie III n'opèrent aucune distinction entre les services de fret aérien réguliers et non réguliers (ou affrétés). Les pouvoirs publics ayant à examiner les possibilités de libéraliser les services de fret aérien dans la foulée de ce type d'instruments pourront opter soit pour une libéralisation immédiate et complète des droits de trafic soit pour une ouverture plus progressive du marché.

7. Les dispositions qui constituent la base de l'accord multilatéral (Partie III) visent à rencontrer les besoins immédiats du secteur durant la phase de transition vers des régimes multilatéraux plus audacieux. L'intérêt porté et l'appui fourni à la question de la libéralisation du transport aérien international (fret et passagers) dans le cadre d'un régime multilatéral peuvent également grandir à la suite des négociations OMC/GATS ou de la mise en place de la zone d'aviation transatlantique commune entre les États-Unis et l'Union européenne, celle-ci étant également ouverte à d'autres États. Dès que l'un de ces accords de portée beaucoup plus profonde sera entré en vigueur, les Parties contractantes à l'Accord envisagé sur les services de fret aérien, esquissé dans le présent document, devront se prononcer sur le maintien ou non de cet Accord. Dans l'intervalle, il constituera néanmoins un outil précieux pour promouvoir la libéralisation dans le domaine du fret aérien.

PARTIE I

**PRINCIPES FONDAMENTAUX EN VUE DE LA LIBÉRALISATION DES SERVICES
DE FRET AÉRIEN**

Libéralisation de l'accès au marché

1. Actuellement, l'aspect « transport aérien » des services de fret aérien est principalement régi par des accords aériens bilatéraux applicables dans tous les pays et limitant la capacité des transporteurs aériens à réagir en fonction de l'évolution du marché et à exploiter les potentialités du marché en fondant leurs activités sur la demande de services à un niveau global. Dans l'état actuel des choses, il leur est impossible de planifier les structures de leurs routes internationales et de développer leurs services dans un environnement pleinement concurrentiel (cf. paragraphes 169-197 de l'étude OCDE 1999).

Droits de trafic aérien

2. L'idéal sur le plan strictement économique serait que toutes les catégories de transporteurs aériens puissent utiliser tout l'éventail des droits de trafic et configurer librement, c'est-à-dire sans la moindre entrave, les routes et réseaux nécessaires à leurs activités. Il convient de mettre sur un pied d'égalité toutes les catégories de prestataires de services de fret de telle sorte qu'ils puissent apporter une réponse appropriée aux besoins du marché. Cela étant, il ne faut pas oublier qu'environ 50 % du volume total du fret aérien est réalisé dans le cadre de transports aériens mixtes ou de transport de fret dans les soutes, conformément aux droits d'acheminer du fret, accordés aux compagnies par les innombrables accords aériens bilatéraux conclus de par le monde dans le domaine du transport de passagers. L'objectif ultime est la suppression de toutes les entraves restantes, de telle sorte que les transporteurs aériens puissent mener leurs opérations sur la seule base de considérations commerciales. Dans les circonstances présentes, il ne semble pas politiquement faisable de modifier les accords aériens bilatéraux régissant le transport de passagers, qui constituent la base juridique du transport mixte « fret/passagers ». Des dispositions types régissant l'accès au marché - et donc les aspects « transport » purement liés au fret aérien doivent donc d'abord être élaborées pour l'ensemble des opérateurs de fret.

3. L'exploitation commerciale devrait en principe devenir économiquement plus viable dès lors que les prestataires de services « tout-cargo » pourraient exercer les droits de trafic de 5^{ème} et 7^{ème} libertés (droit de transporter du fret entre deux pays situés sur une même route dont l'origine/la destination se trouve dans l'État d'origine ; droit de transporter du fret entre deux pays autres que le pays d'immatriculation sans faire escale dans ce dernier). Pour que les droits de 5^{ème} liberté aient une quelconque valeur sur le plan pratique, il est impératif que les pays « au-delà » potentiels adoptent également des politiques libérales, et notamment des droits de 5^{ème} liberté équivalents. L'octroi des droits de trafic de 7^{ème} liberté améliorerait les possibilités de trafic entre pays tiers et permettrait donc aux transporteurs aériens d'optimiser leurs réseaux.

4. L'octroi des droits de trafic de 5^{ème} et 7^{ème} libertés permettrait une planification plus souple des services de fret aérien et prendrait en compte le fait que les flux de trafic dans le fret aérien sont souvent à sens unique. La mise en place d'opérations triangulaires et l'amélioration des possibilités offertes sur le trafic de retour permettraient de s'attaquer au problème des retours à vide et renforceraient l'efficacité économique et commerciale du secteur du fret aérien.

5. En autorisant à terme les opérations de cabotage (droit de transporter du fret dans un pays étranger sur une route dont l'origine/destination se trouve dans le pays d'origine), l'accès des transporteurs étrangers au marché se trouvera amélioré et la configuration des réseaux pourra être optimisée.

6. L'objectif ultime est, de toute évidence, la suppression de toutes les entraves encore mises à la capacité des transporteurs aériens tout-cargo de desservir des marchés sur la seule base de considérations commerciales. En octroyant progressivement tout l'éventail des droits de trafic, les services de fret aérien devraient en principe pouvoir être fournis sur des bases plus compétitives et rentables et dans le cadre de réseaux librement configurés. En adoptant une politique aussi libérale, les prestataires de services de transport aérien pourront accéder plus facilement aux marchés intérieurs d'autres pays et seront à même de développer une offre de services sur les seules bases de la viabilité technologique et économique. Certes, il ne faut pas s'attendre à ce que l'objectif d'une libéralisation complète et immédiate des droits de trafic soit atteint du jour au lendemain. La solution la plus pragmatique consisterait en effet à procéder à la mise en œuvre progressive d'une série de dispositions présentant un degré élevé de souplesse ainsi que d'un calendrier prévoyant une période transitoire jusqu'à ce que tout l'éventail des droits de trafic puisse être mis à la disposition des prestataires de services tout-cargo. Les autorités nationales qui envisageraient de libéraliser les services de fret aérien en s'inspirant d'un instrument tel que celui prévu dans la Partie III du présent document pourraient choisir, à la carte, entre un ensemble de scénarios progressivement plus ouverts. Les dispositions proposées devraient dès lors prévoir l'octroi des droits de 5^{ème} et 7^{ème} libertés et l'autorisation de fournir des services de cabotage.

7. La coopération se substitue souvent aux fusions, acquisitions et participations croisées étant donné que ces formes traditionnelles de coopération sont soumises par les accords aériens à des restrictions relatives aux modalités de contrôle et au régime de propriété. Par la mise en commun de certaines activités commerciales, les transporteurs aériens visent à rationaliser leurs opérations et à optimiser l'efficacité de leurs réseaux en étendant leur couverture de marché. La question des accords de coopération concerne non seulement les opérations de fret et les services mixtes mais également le transport aérien de passagers. Les transporteurs mixtes continueront certes à se heurter à des restrictions en matière de droits de trafic auxquels ne sont pas soumis les vols tout-cargo, mais la possibilité de conclure des accords de coopération avec d'autres transporteurs aériens, tels que des accords de partage de codes, accords de réservation de capacités et accords de franchise – cette énumération n'étant pas limitative –, faciliterait l'accès au marché de ces transporteurs.

8. Certaines parties contractantes ont déjà négocié entre elles des accords bilatéraux qui sont, à certains égards, plus libéraux que le modèle figurant dans la Partie III du présent document (ou d'autres modèles susceptibles d'obtenir une large adhésion). Il importe dès lors que l'accord envisagé comporte un Article disposant que l'adhésion à un accord multilatéral ne constitue pas un pas en arrière pour une quelconque Partie contractante.

Droit d'établissement

9. Les accords aériens bilatéraux traditionnels imposent que les transporteurs aériens désignés par une Partie contractante soient principalement détenus et effectivement contrôlés par les ressortissants de cette Partie contractante.² Cette disposition vise à garantir le respect des exigences fondamentales en matière de sécurité et, partant, à éviter l'apparition de transporteurs aériens ne respectant pas les normes.

². Ce principe a notamment été adopté par l'UE dans son règlement entré en vigueur le 1^{er} janvier 1993 et a été suggéré, à titre facultatif, par l'OACI en 1994. Voir OACI, Rapport de la conférence mondiale de transport aérien sur la réglementation du transport aérien international : présent et avenir, Doc 9644, AT Conf/4 (1994) dénommé ci-après « rapport WWATC de l'OACI », pages 21-25).

En revanche, elle freine les flux d'investissements à destination des États contractants et donc aussi le développement du secteur du fret aérien, soit exactement l'opposé des résultats recherchés par les principes proposés. Pour renforcer l'efficacité des services de fret aérien internationaux, les restrictions qui pèsent sur les flux d'investissement entrants devraient être éliminées et les transporteurs aériens devraient pouvoir déterminer librement leurs structures capitalistiques et les modalités de contrôle en fonction des impératifs financiers et stratégiques de l'entreprise. Cet objectif pourrait être atteint en adoptant les mesures suivantes, qui rompent définitivement avec les obligations relatives au régime de propriété et aux modalités de contrôle ; premièrement, un transporteur aérien désigné doit avoir son siège et son « principal établissement » sur le territoire de la Partie contractante qui le désigne ; deuxièmement, le transporteur aérien désigné ne peut opérer que s'il a obtenu de la Partie contractante qui le désigne une licence en bonne et due forme.

10. Bien que l'expression « principal établissement » figure aussi bien dans la Convention de Chicago que dans la législation européenne, il n'en existe aucune définition précise. Le Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien propose, pour évaluer le principal établissement d'un transporteur, qu'un État prenne en compte un certain nombre de critères : le transporteur déploie-t-il une Partie importante de ses activités dans l'État de désignation ? Consacre-t-il une Partie importante de ses dépenses en capital à des infrastructures situées dans l'État de désignation ? Y acquitte-t-il des impôts sur le revenu et ses aéronefs y sont-ils immatriculés ? Et affecte-t-il un nombre important de ressortissants de cet État à des fonctions de direction, d'exploitation ou techniques ? La notion de « principal établissement » devrait être définie sur la base de ces critères.

11. La disposition qui impose que le transporteur aérien désigné dispose d'une licence délivrée par la Partie contractante qui le désigne exclut le risque d'apparition du syndrome dit du « pavillon de complaisance ».

12. La question des « resquilleurs », c'est à dire des transporteurs dont les gouvernements n'ont pas accepté les obligations d'ouverture de marché assumées par les États contractants risque de poser problème (cf. rapport WWATC de l'OACI, pages 24-25) dans la mesure où les transporteurs aériens provenant d'États non-signataires s'établiraient purement et simplement dans le territoire d'une Partie contractante et profiteraient ainsi « gratuitement » de l'Accord. Une des réponses que l'on peut apporter face à cette inquiétude est qu'un tel transfert constituerait pour tout transporteur aérien une décision lourde de conséquences et qu'elle paraît donc relativement improbable tant qu'un grand nombre d'États contractants n'ont pas adhéré à l'Accord. D'autant qu'un transporteur agissant de la sorte risquerait de voir ses droits dans les pays tiers remis en cause. Par ailleurs, pour éliminer tout risque lié à l'éventuelle émergence de « pavillons de complaisance », il convient de renforcer les règles de sécurité. Ainsi, il faudrait notamment peaufiner, renforcer et effectivement appliquer les règles concernant la reconnaissance des Certificats d'exploitation aérienne et des licences d'exploitation.

Souplesse d'exploitation et liberté de tarification

13. Les opérateurs tout-cargo et, dans la mesure où cela est compatible avec les accords aériens bilatéraux existants, les transporteurs mixtes bénéficieront d'une souplesse d'exploitation totale afin de saisir les opportunités commerciales et de renforcer la concurrence entre prestataires de services de transport aérien.

14. Les restrictions existantes doivent être supprimées, notamment en ce qui concerne :
i) l'exploitation – exploitation de vols dans un ou dans deux sens ; combinaisons de différents indicatifs de vols dans le cadre de l'exploitation d'un aéronef ; suppression d'obligation d'escale en un ou plusieurs points ; *ii)* la fréquence, le type d'aéronefs et les capacités à utiliser dans le cadre d'activités de transport ;

iii) le changement d'aéronef sur tout vol ; iv) les accords commerciaux conclus avec les autres transporteurs, et notamment – mais de manière non limitative – les accords de réservation de capacités, de partage de codes et d'interlignes.

15. La solution économiquement idéale serait certainement de laisser au marché le soin de fixer les tarifs sans aucune intervention des pouvoirs publics ; de fait, les prestataires de services de fret aérien peuvent déjà fixer librement les taux de fret dans de nombreux pays, si bien que le monde réel est en avance sur les dispositions juridiques existantes en matière de trafic. Toutefois, compte tenu du fait que les pouvoirs publics sont associés de longue date, directement ou indirectement, aux procédures de tarification aérienne, il pourrait s'avérer très difficile d'obtenir une large adhésion à une telle disposition. Le cas échéant, les interventions des Parties contractantes devraient se limiter au strict minimum et exclusivement concerner l'application transparente et non discriminatoire des règles de concurrence nationales. Le dépôt préalable de modifications tarifaires peut constituer un mécanisme de coordination anticoncurrentiel, voire même de cartellisation, comme cela a été notamment le cas dans le secteur du transport aérien de passagers aux États-Unis. L'obligation de déposer préalablement ces modifications risque de mettre les compagnies aériennes à l'abri de toute poursuite dans le cadre du droit de la concurrence. Les Parties contractantes s'abstiendront dès lors d'imposer un obligation de dépôt préalable des tarifs, mais pourraient néanmoins imposer une notification de ces tarifs à leurs autorités aéronautiques.

Location/sécurité

16. La location d'aéronefs constitue sans conteste une pratique largement répandue dans le secteur des transports aériens. Elle renforce la souplesse des opérateurs, notamment en leur permettant de développer des activités de fret avec un capital limité. La location permet également de faire face aux pénuries temporaires de capacité et peut réduire les niveaux de coût et d'endettement. Elle peut ainsi contribuer à renforcer les conditions de concurrence puisqu'elle permet à de petits opérateurs de fret d'accéder à des marchés qui leur resteraient fermés sans la location d'aéronefs.

17. Aux fins de la réglementation, il importe d'opérer une distinction entre la location sans équipage (dry leasing) et la location avec équipage (wet leasing). En dépit d'une identité de vues sur un certain nombre de principes relatifs à la réglementation de la location d'aéronefs sans équipage, aucune approche commune n'a encore pu être dégagée concernant un éventuel régime d'autorisation des aéronefs de location. Le cadre réglementaire peut être source d'importantes incertitudes dans la mesure où la réglementation diffère d'un pays à l'autre. Les règles sont discriminatoires dès lors que certains pays n'autorisent pas les aéronefs loués, avec leur équipage, dans des pays tiers, mais profitent largement des règles plus souples relatives à la location de ces aéronefs, appliquées par ces mêmes pays tiers.

18. D'une manière générale, les autorités de tutelle imposent diverses conditions et restrictions à l'utilisation d'aéronefs loués. Ainsi, certaines règles prévoient que pour pouvoir disposer d'une licence de transporteur aérien, une compagnie doit « posséder et exploiter » ses propres avions et employer des ressortissants nationaux comme personnel navigant. Le transporteur aérien ne pourra effectivement pas louer les aéronefs immatriculés à l'étranger, mais cela ne l'empêchera pas de louer les aéronefs détenus/contrôlés par d'autres transporteurs aériens nationaux du même pays³.

³. A l'heure actuelle, les États-Unis interdisent à leurs compagnies aériennes d'utiliser des avions loués avec leur équipage auprès de compagnies aériennes étrangères, ce que d'autres gouvernements considèrent comme une entrave injustifiée à la capacité de leurs propres compagnies aériennes à traiter avec des transporteurs américains.

19. Le secteur du fret aérien aspire à une plus grande normalisation et à une plus grande souplesse, notamment pour la location d'aéronefs avec équipage. La mise en place de normes simples et reconnues est nécessaire.

20. Pour égaliser les conditions d'exploitation des prestataires de services aériens à l'échelle internationale, les opérateurs de fret devraient être autorisés à s'engager librement dans des opérations de location avec des transporteurs intérieurs/locaux étrangers. Etant donné que les transporteurs mixtes demeurent soumis à des restrictions en matière de droits de trafic aérien auxquelles échappent les opérateurs tout-cargo, la location avec équipage pourrait constituer un moyen d'assurer aux transporteurs mixtes un accès aux marchés protégés pour lesquels ils ne disposent pas d'autorisations de route sous-jacentes.

21. La location sans équipage (ou coque nue) ne donne généralement lieu à aucun problème de sécurité ou de réglementation lorsque l'aéronef est immatriculé dans l'État de désignation du transporteur aérien. En revanche, la location avec équipage soulève d'importants problèmes de sécurité et revêt, par ailleurs, une dimension sociale dans la mesure où ce sont des autorités aéronautiques de pays tiers qui délivrent des licences aux aéronefs et au personnel. Ces problèmes de sécurité sont dus au fait que l'aéronef est immatriculé dans un État autre que l'État de désignation du transporteur aérien et à l'absence temporaire de cet aéronef dans l'État d'immatriculation, responsable de la conformité aux normes de sécurité. Ces préoccupations réglementaires observées dans certains pays proviennent de la notion selon laquelle les transporteurs aériens fournissant les aéronefs avec leur équipage utilisent, en fait, des droits de trafic auxquels ils ne peuvent normalement pas prétendre. Des inquiétudes ont également été exprimées concernant l'incidence de la location avec équipage sur le marché du travail, les équipages en place étant opposés à cette pratique parce qu'ils craignent qu'elle porte atteinte aux normes sociales fondamentales et/ou mette en péril leur emploi.

22. Les inquiétudes concernant les pratiques de location peuvent être rencontrées de manière appropriée en assurant que les normes de travail et de sécurité soient clairement mises en œuvre et strictement respectées. Pour y parvenir, l'aspiration légitime des États contractants à être assurés de l'intégrité opérationnelle des aéronefs loués avec ou sans équipage et immatriculés dans d'autres pays doit être clairement reconnue. De plus, tout en reconnaissant que tous les acteurs de premier plan du secteur du transport aérien international n'ont pas adhéré à la Convention de Chicago (Taiwan notamment), il est impératif qu'un aéronef donné en location à des transporteurs aériens désignés ou à d'autres prestataires de services de fret aérien d'un État contractant satisfasse à des normes au moins *équivalentes* à celles édictées par l'OACI.

Libéralisation des services auxiliaires

23. Outre les questions d'accès au marché, les prestataires de services de fret aérien voient leurs activités entravées par l'environnement réglementaire applicable aux services auxiliaires, c'est à dire à des services qui influencent considérablement l'efficacité des services de bout en bout proposés par ces prestataires. Les services auxiliaires couvrent, notamment, le transport intermodal, l'assistance au sol, le commissariat et l'entreposage ainsi que d'autres domaines liés au secteur du fret aérien. Sur le plan réglementaire, l'ensemble des services auxiliaires ou certains de ces services peuvent être abordés en conjonction avec les problèmes d'accès au marché ou peuvent être traités de manière distincte.

24. La mise en place d'un cadre appliquant des règles transparentes et non discriminatoires aux services auxiliaires paraît nécessaire pour assurer un choix équilibré, plus efficace, plus large et plus novateur dans le domaine des services de fret aérien, ce qui devrait être une évolution globalement bénéfique pour le secteur, les chargeurs et les consommateurs.

Transport intermodal

25. Presque tous les secteurs s'appuient désormais sur des services de transport intermodaux. Le fret aérien, en particulier, dépend dans une large mesure d'autres modes de transport étant donné que les marchandises sont acheminées du stade de la production à leur destination finale par voie aérienne d'abord et par différents modes de transport ensuite. De plus, le fret aérien est acheminé en partie par d'autres modes de transport en raison de motifs géographiques ou compte tenu des contraintes imposées par les réseaux de distribution. Le transport du fret aérien ne constitue qu'un maillon de la chaîne logistique et contribue ainsi à assurer toute une série de services relativement nouveaux, tels que les livraisons garanties dans le temps et les services intégrés de porte à porte, dont les chargeurs sont très demandeurs. L'exploitation de services de transport intermodaux est dès lors l'une des pierres angulaires du secteur du fret aérien.

26. La vocation intermodale des services de fret aérien est insuffisamment reconnue par les autorités de tutelle. Il conviendrait d'asseoir l'approche réglementaire en matière d'intermodalité sur des bases plus communes, de manière à éliminer les incertitudes et à assurer davantage de cohérence et de prévisibilité pour les prestataires de services de fret aérien.

27. Les restrictions modales imposées aux prestataires de services de fret aérien devraient par conséquent être levées. Toutes les compagnies aériennes dont les activités comprennent du fret aérien devraient pouvoir exploiter des services de transport intermodaux (de camionnage notamment) à l'étranger.

28. En mettant en place un cadre politique prévoyant, pour le fret aérien, la libéralisation des services intermodaux, les économies de l'OCDE seront mieux à même d'assurer plus d'efficacité, de ponctualité et de sécurité dans la circulation et la livraison des marchandises. L'intermodalité répond mieux aux mutations de l'économie mondiale et aux besoins des entreprises, demandeuses de chaînes logistiques sans solution de continuité, en particulier compte tenu de la croissance du commerce électronique. Bien que l'octroi de droits de livraison intermodaux (transports terrestres) améliore l'accès au marché des transporteurs et la qualité du service, les préoccupations relatives aux distorsions de concurrence dans les marchés en amont ou en aval doivent être prises en compte par l'adoption de règles de concurrence strictes complétant l'arsenal existant.

29. Une solution correspondant au « plus petit dénominateur commun » consisterait à autoriser toutes les compagnies dont les activités de transport comportent du fret aérien à transporter des marchandises en liaison avec ou en remplacement d'autres modes de transport de leur choix dans un certain périmètre géographique autour de l'aéroport. Cette approche tiendrait compte des réglementations divergentes qui s'appliquent aux différents opérateurs de transport. Cela étant, la définition d'un périmètre géographique constitue une forme de restriction d'accès au marché qui nuirait à la souplesse des opérateurs de fret aérien et présenterait de nombreux inconvénients en ce qui concerne les compromis à trouver entre coûts, distances et délais de livraison. Les services intermodaux devraient par conséquent être libéralisés sans aucune entrave géographique afin de soutenir les activités des opérateurs de fret aérien.

Assistance au sol

30. Les services d'assistance au sol jouent un rôle-clé dans le traitement du fret aérien. Les prestataires de services de fret aérien reconnaissent que ces services constituent l'un des facteurs déterminants qui leur assure un avantage comparatif par rapport aux autres modes de transport. Les services d'assistance au sol comprennent notamment les services de piste, le transport au sol, le tri et le stockage des colis. Ces services ont un impact direct sur les délais de traitement, les coûts et la fiabilité de l'acheminement du fret aérien.

31. Dans bien des cas, les entraves mises aux services d'assistance au sol constituent un obstacle important auquel se heurtent le secteur du transport aérien en général et les transporteurs de fret aérien en particulier, susceptible d'éroder l'avantage compétitif du transport aérien. Souvent, les restrictions en matière d'auto-assistance, conjuguées à un monopole de droit et de fait accordé à l'opérateur en place, entraînent des redevances d'assistance indûment élevées et une piètre qualité des services d'assistance.

32. Les différences en termes de coût et de qualité des services d'assistance au sol se reflètent dans la diversité des cadres réglementaires. Alors que certains accords bilatéraux contiennent déjà des clauses libérales types régissant l'assistance au sol, un large éventail de pays imposent encore des restrictions dans ce domaine. Dans certains pays, les services d'assistance au sol sont soumis à un monopole, dans d'autres les prestataires de ce type de services opèrent dans un environnement concurrentiel et dans d'autres encore les transporteurs aériens sont autorisés à assurer leur propre assistance au sol et à proposer ces services à d'autres transporteurs aériens.

33. Les activités d'assistance au sol dans les aéroports devraient être mises à la disposition de tous les prestataires de services de fret aérien sur des bases efficaces et non discriminatoires. Les prestataires de services devraient pouvoir opérer une sélection parmi les différentes entreprises proposant des services d'assistance au sol. Ils devraient pouvoir choisir librement entre plusieurs solutions : assurer eux-mêmes l'assistance au sol, partager l'assistance au sol avec d'autres prestataires de services de fret aérien ou choisir parmi différents prestataires de services d'assistance au sol concurrents. Les restrictions ne devraient être autorisées que pour des raisons de sûreté ou de contraintes d'infrastructures liées à des considérations de sécurité aéroportuaire et devraient être appliquées sur des bases non discriminatoires.

34. L'introduction de l'auto-assistance et/ou de la concurrence entre prestataires de services accélérera le déroulement des opérations d'assistance au sol et aura une incidence positive sur le coût et sur la qualité des services de fret aérien.

Diversification des services

35. Toute réforme de la réglementation applicable au secteur devrait prendre en compte la nécessité d'établir un régime permettant à toutes les catégories de prestataires de services de fret aérien de répondre de manière appropriée aux besoins du marché. C'est pourquoi il importe d'offrir aux prestataires de services de fret aérien la possibilité de fournir toute la panoplie des services liés au fret aérien, tels que l'entreposage, le commissariat, l'acheminement express et les autres activités connexes. Grâce à cette diversification, de nouvelles formes de réseaux mondiaux de fret seront développées et des services novateurs pourront être proposés en fonction des besoins des entreprises et des stratégies technologiques.

36. Le champ d'activité des prestataires de services de fret aérien devrait être étendu et les règles de concurrence ainsi que les normes de sécurité, associées à l'émergence de ces nouvelles formes d'activités, renforcées. Tout abus de position dominante sur le marché est manifestement sujet à caution et doit être traité de manière adéquate par les autorités chargées du respect des règles de concurrence, qui doivent faire en sorte que tous les prestataires de services de fret aérien puissent lutter sur des bases loyales et à armes égales.

Facilitation du commerce

Douane

37. Les experts du secteur du transport aérien ont fait observer que les procédures de dédouanement ne représentent pas moins de 20 % du temps d'acheminement moyen et 25 % des coûts de transport moyen

à l'importation dans de nombreux États Membres. Si l'accélération des procédures de dédouanement constitue une question vitale pour les prestataires de services de livraison express, la réduction du temps nécessaire au dédouanement et les coûts de ces procédures bénéficieront à l'ensemble des prestataires de services de fret aérien.

38. La place importante occupée aujourd'hui dans le commerce mondial par le fret aérien qui, en raison des contraintes – notamment de temps – auxquelles il est soumis s'assimile de plus en plus à des services logistiques globaux plutôt qu'à un simple acheminement de marchandises, fait que les organisations compétentes dans le domaine de la douane sont de plus en plus mises sous pression pour trouver des gains d'efficacité supplémentaires. Un ensemble de Principes visant à contribuer à la libéralisation des services de fret aérien serait dès lors incomplet sans se préoccuper de la liberté avec laquelle ces marchandises sont admises à circuler dans le système commercial mondial. Tous les envois commerciaux transfrontaliers sont soumis aux exigences conjuguées des différents régimes réglementaires nationaux. Ceux-ci s'inspirent bien souvent, tant sur le fond que sur la forme, de Conventions ou d'autres instruments internationaux.

39. L'une des pierres angulaires de ces interventions réglementaires sont les contrôles douaniers, qui visent principalement à prélever des droits et taxes, à faire appliquer la politique commerciale, à interdire le trafic de drogues illicites et à recueillir des informations statistiques. Aussi a-t-on estimé nécessaire et utile d'inclure dans ces Principes un ensemble d'Articles exposant certains éléments de base de la simplification des procédures de douane, qui revêtent une importance particulière pour le secteur aéronautique dans la mesure où celui-ci est amené à compenser le coût relativement élevé de ses services en associant le plus étroitement possible la durée d'acheminement origine–destination à l'avantage clef de la rapidité d'acheminement par voie aérienne.

40. Les projets de dispositions – analogues – contenus dans les parties II et III s'appuient sur les directives de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) concernant le dédouanement des envois express, sur les textes de la Convention révisée de Kyoto (OMD) et sur certaines références plus détaillées figurant dans l'Annexe 9 de la Convention de Chicago de l'OACI, qui est elle-même en cours de réexamen afin d'y intégrer la Convention de Kyoto.

41. Ces propositions se limitent à un nombre relativement restreint de normes qui concernent principalement les intérêts douaniers attachés au laps de temps relativement bref durant lequel la douane exerce un contrôle physique sur les marchandises et l'aéronef. Dans un service de douane moderne, ces interventions sont dissociées des formalités liées aux contraintes fiscales, qui donnent lieu de plus en plus fréquemment à une transmission de données a posteriori assurée par les systèmes informatiques agréés des entreprises concernées.

42. Cela étant, il est tenu compte, dans une certaine mesure, de la facilitation supplémentaire qui pourrait découler, pour le prestataire de services de fret aérien, de l'éligibilité de son client à des procédures douanières simplifiées, en raison de l'excellence de ces antécédents « douaniers » ou d'autres qualités particulières. L'exigence première est une mainlevée rapide, et de préférence immédiate, des marchandises dès leur arrivée. Cette mainlevée ne saurait intervenir sans prendre en compte les responsabilités de base des douanes. C'est pourquoi, ces dispositions appellent à la mise en place, par les services de douane, d'une gestion appropriée et, dans la pratique, automatisée des risques et au respect, par le transporteur et son client, de normes de qualité élevées en ce qui concerne les informations fournies et la fiabilité opérationnelle. D'autre part, il est possible de réduire l'intervention des douanes à un strict minimum pour les envois de marchandises de faible valeur, susceptibles de générer des recettes inférieures aux coûts de perception ou ne couvrant qu'approximativement ceux-ci.

43. La convergence des contrôles officiels est un autre objectif à atteindre. Toutes les interventions administratives peuvent être réalisées au même endroit et en même temps, idéalement par une instance unique, qui sera de préférence un service de douane.

44. Les aéronefs proprement dits ne font guère l'objet de problèmes sur le plan douanier, sauf pour ce qui est de l'acheminement rapide et sans encombre de pièces détachées. La Commission de l'Union européenne voit dans l'utilisation des certificats commerciaux une base saine et solide pour la réalisation des contrôles douaniers. Un volume important du fret aérien se réalise en dehors des plages de fonctionnement normal de l'administration. Il est essentiel qu'une présence douanière puisse être assurée sur des bases loyales et équitables.

45. Enfin, dans bon nombre de pays, les inefficiences des services de douane sont entretenues et amplifiées par une piètre intégrité professionnelle. Il est impossible de légiférer dans le domaine de l'honnêteté, mais l'une des exigences premières est que les opérateurs soient soumis à un ensemble de règles et de procédures précises, prévoyant notamment la possibilité de recourir à une instance d'appel indépendante.

Documentation

46. Les réformes suggérées sur le plan des procédures douanières devraient également se traduire par des modifications « documentaires », notamment en ce qui concerne l'évaluation du risque, la convergence des contrôles officiels et une notification de mainlevée des marchandises préalable à l'arrivée de celles-ci. Par le terme « documentation », il y a lieu d'entendre tout moyen reconnu de diffusion d'une information ou d'un ensemble de données. Il convient à cet égard de noter que ni la Convention de Chicago, ni celle de Kyoto ne définissent le terme « document ».

47. Il est fondamental de se rappeler que :

- Pratiquement toutes les autorités douanières et les autres instances de contrôle officielles exigent la présentation de certains formulaires types. De nombreux pays en développement demeurent fortement tributaires d'une abondante paperasserie.
- Alors que dans les pays avancés, la transmission des données nécessaires aux services de douane peut déjà se faire, pour l'essentiel, par voie électronique, tous se réservent néanmoins la possibilité d'exiger la production de documents traditionnels à l'appui de cette facilité, tels que factures ou certificats d'origine. Une nouvelle approche à l'égard du dédouanement rapide des pièces détachées urgentes est particulièrement souhaitable.
- Les problèmes documentaires aigus, lorsqu'ils se posent au niveau du commerce et du transport international, sont toujours imputables à des problèmes de procédure.

48. Les réformes des procédures, proposées à titre provisoire jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention de Kyoto de l'OMD, doivent se doubler de modifications radicales au niveau des exigences documentaires. Toutefois, des efforts supplémentaires devront être consentis pour harmoniser celles-ci, étant donné la croissance rapide du commerce électronique et la nécessité pour le secteur de répondre à cette évolution.

PARTIE II

PROTOCOLE

Table des matières

PRÉAMBULE

ARTICLE 1. DÉFINITIONS

ARTICLE 2. PRÉSENCE COMMERCIALE, DIVERSIFICATION DES SERVICES ET EXPLOITATION

ARTICLE 3. LOCATION

ARTICLE 4. ASSISTANCE AU SOL

ARTICLE 5. SERVICES INTERMODAUX

ARTICLE 6. TARIFS

ARTICLE 7. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

ARTICLE 8. DROITS DE DOUANE ET TAXES

ARTICLE 9. FRET EN TRANSIT OU SOUS RÉGIME D'ENTREPÔT

ARTICLE 10. ACCÉLÉRATION DES PROCÉDURES DE DÉDOUANEMENT

ARTICLE 11. SIMPLIFICATION DES DOCUMENTS

ARTICLE 12. ENTRÉE EN VIGUEUR

PARTIE II

PROTOCOLE

ENTRE

[]

ET

[]

MODIFIANT L'ACCORD AÉRIEN DU

PRÉAMBULE

Le Gouvernement du, de, des [] et le Gouvernement du, de, des []

Désireux de faciliter le développement des possibilités du transport international de fret aérien.

Reconnaissant que des services internationaux de fret aérien efficaces, innovants et compétitifs favorisent les échanges, le bien-être des consommateurs et la croissance économique.

Désireux de promouvoir un système de transport international du fret aérien fondé sur la concurrence entre les transporteurs aériens et les autres prestataires de services de fret aérien présents sur le marché.

Constatant la nécessité de promouvoir la croissance du fret aérien par une libéralisation des services auxiliaires et notamment de la capacité des opérateurs de transport aérien de diversifier librement leurs services par l'exercice d'activités commerciales connexes, telles que l'assistance au sol, les opérations intermodales, les livraisons intégrées, l'entreposage et le commissariat.

Reconnaissant la nécessité d'appuyer cette libéralisation par une circulation transfrontalière aisée et économique des colis acheminés par voie aérienne grâce à la mise en place de procédures de douane et d'autres procédures de contrôle officielles et de documentation simples et normalisées.

Sont convenus de ce qui suit :

L'Accord est modifié par l'incorporation des Articles XX libellés comme suit :

ARTICLE 1. DEFINITIONS

Aux fins du présent Protocole et sauf dispositions contraires, il y a lieu d'entendre par :

« Protocole »

Le présent Protocole ainsi que ses amendements éventuels.

« Transport de fret aérien »

Le transport public de fret effectué contre rémunération au moyen d'aéronefs, dans le cadre de services réguliers ou affrétés, y compris au moyen de modes de transport terrestres lorsque ceux-ci sont accessoires par rapport à l'acheminement aérien et couverts par le contrat de transport.

« Prestataire de services de fret aérien »

Un transporteur aérien désigné et tout autre prestataire de services liés au transport de fret aérien, tels que les services multimodaux, le commissariat, l'acheminement express, le courtage, etc.

« Fret »

Les marchandises et le courrier, sans préjudice des Actes de l'Union postale universelle et de la législation nationale concernant les services postaux.

« Partie contractante »

Toute Partie signataire du présent Accord (qu'il s'agisse d'un État ou d'un groupe d'États).

« Convention »

La Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et incluant : a) tout amendement entré en vigueur en vertu de l'Article 94(a) de la Convention et ratifié par les Parties contractantes au présent Accord et (b) toute annexe ou tout amendement à une annexe adopté en vertu de l'Article 90 de la Convention pour autant que cette annexe ou cet amendement soit en vigueur au moment considéré pour les Parties contractantes ;

« Transporteur aérien désigné »

Un transporteur aérien désigné et autorisé conformément à l'Article XX du présent Accord.

« Location coque nue ou sans équipage »

La location d'un aéronef exploité dans le cadre d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA) du preneur. Il s'agit de la location d'un aéronef sans son équipage exploité sous le contrôle commercial du preneur et en utilisant le code de désignation de transporteur aérien et les droits de trafic du preneur.

« Assistance au sol »

Les services nécessaires à l'arrivée d'un aéronef dans un aéroport et à son départ de cet aéroport ainsi que les services liés au chargement, au déchargement, à la manutention et à l'entreposage du fret aérien dans cet aéroport, à l'exclusion des services fournis par le contrôle de la circulation aérienne.

« Transport aérien international »

Un transport aérien empruntant l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un État.

« Tarif »

Tout tarif, taux ou redevance au titre du transport de fret aérien facturé par les prestataires de services aériens, y compris leurs agents, de même que les conditions régissant la disponibilité de ces tarifs, taux ou redevances.

« Droit de trafic »

Le droit de charger, de transporter du fret par voie aérienne et de décharger du fret contre rémunération sans préjudice du droit d'embarquer ou de débarquer des passagers.

« Territoire »

La terre ferme placée sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'un État, ainsi que les eaux territoriales adjacentes.

« Location avec équipage »

La location d'un aéronef exploité dans le cadre du certificat d'exploitation aérienne du bailleur. Il s'agit de la location d'un aéronef avec son équipage, exploité sous le contrôle commercial du preneur et utilisant le code de désignation de transporteur aérien et les droits de trafic du preneur.

ARTICLE 2. PRÉSENCE COMMERCIALE, DIVERSIFICATION DES SERVICES ET EXPLOITATION

Les prestataires de services de fret aérien de chaque Partie contractante ont le droit :

1. D'établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion et de vente de services de transport aérien ainsi que d'autres infrastructures, notamment d'entreposage, nécessaires à la fourniture des services de transport aérien directs/indirects conformément aux dispositions du présent Accord.
2. D'effectuer tout type d'opérations liées au transport de fret, y compris, sans que cette énumération soit limitative, la location/l'achat d'entrepôts et le droit d'exercer directement des activités de transitaire à part entière.
3. De faire venir et de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante – conformément aux dispositions législatives et réglementaires de cette Partie contractante relatives à l'entrée, au séjour et à l'emploi – des personnels de gestion, de vente, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires à la fourniture de services de transport aérien et connexes.
4. De vendre directement et, au choix du transporteur aérien, par l'entremise de ses agents, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des services de transport aérien et connexes dans la monnaie de l'autre Partie contractante et aux tarifs que ce transporteur aérien est admis à pratiquer pour le transport concerné en vertu de l'Article 6.
5. D'émettre et d'utiliser ses propres lettres de transport aérien, ainsi que d'émettre et d'utiliser les lettres de transport aérien d'autres prestataires de services aériens de la Partie contractante lorsque cela est autorisé.
6. D'utiliser toute marque de commerce ou identité sociale disponible à un prestataire de services aériens en vertu du droit national et international applicable.
7. De régler les dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie contractante, et notamment les achats de carburant, en monnaie locale ou, au choix des transporteurs aériens et des prestataires de services de fret aériens et lorsque cela est autorisé, en toute devise librement convertible ; et

8. De convertir et de rapatrier sans aucune restriction, discrimination ou taxation toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport de fret aérien et de services connexes et excédant les dépenses locales, et ce au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de rapatriement et contre paiement des commissions normales prélevées par les banques pour de telles transactions, à l'exclusion de tous autres frais et charges.

ARTICLE 3. LOCATION

1. Chaque Partie contractante impose l'obtention d'une autorisation par un transporteur aérien désigné préalablement à l'exercice par celui-ci des droits conférés par le présent Accord dès lors que cet exercice implique l'utilisation d'un aéronef loué auprès d'un autre transporteur aérien.

2. Aucune Partie contractante n'empêche un quelconque transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante de bénéficier d'un quelconque droit conféré par le présent Accord au seul motif que l'aéronef utilisé par ce transporteur aérien désigné est loué, pour autant que :

- a. S'il s'agit d'un aéronef loué sans équipage, toutes les fonctions et tâches relatives à l'aéronef loué en vertu des Articles 12, 30, 31 et 32 (a) de la Convention soient transférées aux autorités du preneur conformément à l'Article 83 bis de la Convention ;

- b. S'il s'agit d'un aéronef loué avec son équipage, il soit :

1. Immatriculé dans un État appliquant des normes et des pratiques recommandées au moins équivalentes aux normes que la Partie contractante imposerait pour la délivrance de CEA dans le cadre de ses dispositions législatives et réglementaires et

2. Exploité par un transporteur titulaire d'une licence en bonne et due forme conformément aux dispositions de l'accord aérien liant les deux Parties contractantes et désigné par la Partie contractante dans laquelle ce transporteur aérien est établi.

- c. Ces locations d'aéronefs n'aient pas pour but d'assurer un accès au marché aux ressortissants d'un pays tiers.

3. Aucune Partie contractante n'empêche ses transporteurs aériens de conclure un contrat de location d'un aéronef immatriculé dans une autre Partie contractante pour autant que les dispositions arrêtées dans les alinéa 2(a) et 2(b) du présent Article ainsi que les dispositions de l'Article du présent accord relatif à la sécurité soient respectées.

4. Aucun transporteur aérien d'une Partie contractante n'est autorisé à prendre en location des aéronefs avec équipage immatriculés dans un pays tiers, sauf pour une période temporaire.

ARTICLE 4. ASSISTANCE AU SOL

1. Chaque Partie contractante autorise, sur des bases non discriminatoires, les prestataires de services de fret aérien de l'autre Partie contractante à :

- a. Assurer leur propre assistance au sol, en ce compris l'assistance aux aéronefs affrétés ou loués pour le transport de fret par un prestataire de services de fret aérien (ainsi que la manutention du fret transporté par ces aéronefs), (« auto-assistance »).

- b. Assurer des services d'assistance au sol pour le compte d'autres transporteurs aériens ; et/ou
- c. Recourir à des prestataires de services d'assistance au sol concurrents.

2. Les services d'assistance au sol et les autres services auxiliaires, tels que l'entreposage et le stockage, sont librement ouverts à la concurrence, efficaces par rapport aux coûts et disponibles sur un pied d'égalité à tous les prestataires de services de fret aérien. Les redevances ne dépassent pas l'intégralité des coûts et des services fournis ; ces services sont comparables de par leur qualité et leur nature aux services d'auto-assistance dès lors que ceux-ci seraient disponibles.

3. Ces droits ne seront soumis qu'aux contraintes matérielles résultant de considérations raisonnables liées à la sécurité, à la sûreté ou à la capacité aéroportuaires, étant entendu que la Partie contractante sur le territoire de laquelle ces contraintes sont imposées est tenue d'en fournir une justification appropriée. Lorsque pour des raisons de sécurité, de sûreté ou de capacité il n'est pas possible d'assurer une libre concurrence dans la fourniture de services d'assistance au sol pour les prestataires de services de fret aérien, les règles nationales en matière de concurrence ou d'ententes s'appliquent. Dès lors que des prestataires monopolistes de services d'assistance pour le fret aérien bénéficient d'exemptions, ces monopoles éventuels sont soumis à des procédures ou à des dispositions d'adjudication publique.

4. Tout prestataire de services de fret aérien d'une quelconque Partie contractante est autorisé à conclure des accords de coopération avec tout autre prestataire de services de fret aérien et tout autre personne ou organisme intéressé, pour autant que ces accords respectent les dispositions y relatives fixées dans le cadre de la législation de l'autre Partie contractante concernée :

- a. afin de résoudre les problèmes provoqués par une capacité insuffisante à fournir, à tout moment, des infrastructures et services douaniers, techniques et opérationnels, y compris la manutention et d'autres services et infrastructures d'assistance au sol, et
- b. afin d'assurer une utilisation plus efficiente des aéronefs, personnels ou infrastructures, d'aider – tout au moins temporairement – les transporteurs les moins développés ou de simplifier les conditions techniques et opérationnelles et ne conduisent pas, sans l'approbation de l'autre Partie contractante, à l'exercice indépendant par tout transporteur aérien participant de droits de trafic auxquels ce transporteur aérien ne pourrait normalement pas prétendre.

ARTICLE 5. SERVICES INTERMODAUX

Les prestataires de services de fret aérien des Parties contractantes sont admis à utiliser tout mode de transport terrestre pour l'acheminement du fret aérien à destination ou au départ de tout point situé sur le territoire des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport au départ et à destination de tout aéroport doté de services de douane, et, le cas échéant, le droit de transporter du fret aérien sous régime d'entrepôt. Le fret aérien ainsi transporté par voie terrestre ou aérienne accède aux infrastructures et services de douane de l'aéroport. Les prestataires de services de fret aérien peuvent soit assurer leur propre transport terrestre soit le confier contractuellement à d'autres transporteurs terrestres, et notamment à d'autres transporteurs aériens et à d'autres prestataires de services de fret aérien assurant de tels transports terrestres. Ces services de fret intermodaux sont soumis aux dispositions législatives et réglementaires nationales pertinentes, appliquées sur des bases non discriminatoires.

ARTICLE 6. TARIFS

1. Les Parties contractantes permettent que les tarifs des prestataires de services de fret aérien de chaque Partie contractante, en ce compris les tarifs de transport intermodal et des services auxiliaires, soient établis sur la base de la situation commerciale du marché. L'intervention des Parties contractantes se limite à l'application transparente et non discriminatoire de la législation nationale en matière de concurrence et de pratiques commerciales.
2. Les Parties contractantes permettent que les services de fret intermodaux fassent l'objet d'un tarif unique pour le transport aérien et terrestre.

ARTICLE 7. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

Aux fins de la protection des consommateurs, les prestataires de services de fret aérien fournissent aux utilisateurs des transports de fret aérien qui en font la demande, et pour autant que ces utilisateurs aient un intérêt légitime à obtenir de telles informations, toutes les informations utiles (changement de gabarit, accords de réservation d'espace, accords de partage de codes et d'interlignes) concernant le transport de fret aérien.

ARTICLE 8. DROITS DE DOUANE ET TAXES

1. En arrivant sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs des prestataires de services de fret aérien de toute Partie contractante assurant des transports internationaux, leurs équipements habituels, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées y compris les moteurs de remplacement, les provisions de bord et les autres Articles prévus pour être exclusivement utilisés en relation avec l'exploitation ou le service d'aéronefs effectuant des transports aériens internationaux dans le cadre du présent accord, sont exonérés des droits de douane, droits d'accises et taxes ou redevances similaires imposés par les autorités et non basés sur les coûts des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord des aéronefs.
2. Sont également exonérés sur une base de réciprocité des impôts, taxes, droits et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent Article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services fournis :
 - a. Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire de toute Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du ou des prestataires de services de fret aérien de toute autre Partie contractante effectuant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles ont été prises à bord ; et
 - b. Les équipements au sol, l'équipement destiné à assurer la sûreté aéronautique et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins de service, d'entretien ou de réparation des aéronefs du ou des prestataires de services de fret aérien de toute autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux ; et
 - c. Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés sur les aéronefs du ou des prestataires de services de fret aérien de toute autre Partie contractante assurant des transports aériens internationaux, même lorsque ces approvisionnements sont destinés à être

utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils ont été pris à bord ;

- d. Les équipements et approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article peuvent être tenus d'être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

3. Les exonérations prévues au présent Article sont également accordées lorsque le ou les prestataires de services de fret aérien d'une Partie contractante ont passé contrat avec toute autre prestataire de service de fret aérien en vue de la mise à disposition ou du transfert sur le territoire de toute autre Partie contractante des Articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article.

4. Chaque Partie contractante met tout en œuvre afin d'assurer au(x) prestataire(s) de services de fret aérien de toute autre Partie contractante une exonération des impôts, taxes et redevances perçus par les autorités nationales, régionales et locales sur les biens mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, ainsi qu'une exonération des redevances de distribution de carburant, dans les conditions énoncées au présent Article, sauf dans la mesure où elles sont basées sur le coût effectif du service fourni.

ARTICLE 9. FRET EN TRANSIT OU SOUS RÉGIME D'ENTREPÔT

Le fret en transit direct et ne quittant pas l'aéroport ou transporté sous régime d'entrepôt n'est soumis qu'à un contrôle simplifié par les Parties contractantes, sauf en cas de mesures de sécurité prises dans le cadre de la lutte contre la violence et la piraterie aérienne. Le fret en transit direct ou transporté sous régime d'entrepôt est exempté des droits de douane et autres taxes analogues. Les dispositions législatives et réglementaires relatives au fret en transit sont appliquées sur des bases non discriminatoires.

ARTICLE 10. ACCELERATION DES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

Chaque Partie contractante veille, en ce qui concerne le transport de fret aérien couvert par le présent accord,

1. Convention de Kyoto

A mettre en œuvre, le plus rapidement possible, la « Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto) – version révisée (juin 1999).

2. Champ de compétence des douanes

- a. A déléguer ses pouvoirs aux services de douane ou, dans des circonstances particulières, à l'un des autres organismes de contrôle officiels, lorsque la nature d'un envoi pourrait attirer l'attention de deux ou davantage de ces organismes.
- b. A assurer que, sur demande de l'intéressé pour des raisons jugées valables par la douane, cette dernière s'acquitte des fonctions qui lui incombent aux fins d'un régime douanier ou d'une pratique douanière en dehors des heures d'ouverture fixées par l'administration et/ou dans un lieu autre que le bureau de douane, dans la mesure des ressources disponibles. Les frais éventuels à percevoir par la douane sont limités au coût approximatif des services rendus.

- c. A prévoir un droit légal de premier recours auprès de la douane et, lorsque ce recours est rejeté, le droit d'un recours supplémentaire auprès d'une autorité indépendante de l'administration des douanes.
- d. A assurer que toutes les informations relatives aux lois et régimes douaniers soient facilement disponibles pour toute personne intéressée et que, à la demande de la personne intéressée, la douane fournisse aussi rapidement et précisément que possible les informations relatives à la question spécifique soulevée par la personne intéressée et relevant de la législation ou des régimes douaniers.

3. *Efficiencie de la douane (rapidité, transparence, analyse des risques)*

- a. A faire en sorte que ses services de douane utilisent l'analyse de risque pour déterminer les biens et moyens de transport à examiner et l'ampleur de cet examen.
- b. A faire en sorte que les régimes douaniers comportent des contrôles fondés sur la vérification et l'acceptation des registres normaux des opérateurs.
- c. A faire en sorte que la législation nationale prévoit :
 - 1. La transmission par voie électronique des documents normalement exigés sur support papier
 - 2. Le recours à des méthodes d'authentification électronique et sur support papier
- d. A imposer à ses services de douane qu'ils :
 - i) Acceptent et utilisent les normes internationales pertinentes
 - ii) Elaborent des systèmes pour libérer/dédouaner les marchandises dès réception d'un ensemble de données centrales, établies sur la base des données fournies directement par voie électronique par les opérateurs concernés.
- e. A établir des réglementations et des dispositions contractuelles avec les opérateurs et les autres parties afin de couvrir les mouvements en transit de fret sous régime d'entrepôt à l'intérieur de l'État concerné. Ces mouvements peuvent inclure :
 - i) Le transfert de fret conteneurisé entrant vers des infrastructures de déchargement et de dédouanement extérieures à l'aéroport et
 - ii) Le déchargement de fret entrant dans le premier aéroport d'arrivée, le transfert de ce fret vers un autre aéronef ou d'autres moyens de transport et le transport consécutif vers un autre bureau de douane en vue du dédouanement ou de la réexportation de ce fret.
- f. A faire en sorte que les systèmes électroniques pour la mainlevée et le dédouanement du fret aérien couvrent le transfert du fret entre le transport aérien et les autres moyens de transport.

4. *Dispositions spécifiques en matière de douane*

- a. A prévoir des procédures simplifiées de mainlevée et de dédouanement pour les équipements et fournitures visés au paragraphes 1 et 2 de l'Article 8.

- b. A prévoir des procédures simplifiées de mainlevée et de dédouanement pour les envois répondant à des critères spécifiques tels que :
 - i) Certaines valeurs limites en deçà desquelles les envois peuvent être dédouanés immédiatement sur la base des données figurant dans le manifeste de marchandises et la lettre de transport aérien et être exemptés de taxes, droits ou autres redevances ;
 - ii) Certaines valeurs limites en deçà desquelles les envois peuvent être dédouanés immédiatement sur la base d'une simple déclaration de l'importateur (en plus du manifeste de marchandises et de la lettre de transport aérien) et après paiement des droits, taxes et autres redevances applicables.
- c. A prévoir pour les envois ne répondant pas aux critères du point a) ci-dessus, la mainlevée immédiate des marchandises dès lors que des informations minimales normalisées sont fournies dans un délai déterminé précédant l'arrivée des marchandises et moyennant la constitution d'une garantie appropriée en vue de l'accomplissement ultérieur de toutes les formalités documentaires et le paiement des droits, taxes et autres redevances applicables.
- d. A faire en sorte que pour les personnes agréées qui remplissent certaines critères fixés par la douane, notamment du fait qu'elles ont de bons antécédents en matière douanière et utilisent un système efficace pour la gestion de leurs écritures commerciales, la douane prévoit :
 - i) La mainlevée des marchandises sur la base du minimum de renseignements nécessaires pour identifier les marchandises et permettre l'établissement ultérieur de la déclaration de marchandises définitive.
 - ii) Le dédouanement des marchandises dans les locaux du déclarant ou tout autre lieu agréé par la douane.
 - iii) L'acceptation d'une simple déclaration de marchandises pour toutes les importations ou exportations effectuées pendant une période déterminée, lorsque ces opérations sont réalisées fréquemment par la même personne.
 - iv) La possibilité pour les personnes agréées de liquider elles-mêmes les droits et taxes sur la base de leurs propres écritures commerciales, sur lesquelles la douane s'appuie, le cas échéant, pour s'assurer de la conformité avec les autres prescriptions douanières.
 - v) L'acceptation du dépôt de la déclaration de marchandises au moyen d'une mention dans les écritures de la personne agréée à compléter ultérieurement par une déclaration de marchandises complémentaire.

ARTICLE 11. SIMPLIFICATION DES DOCUMENTS

Chaque Partie contractante :

- a. Donne instruction à ses organes de contrôle d'utiliser la formule cadre des Nations Unies/CE comme base de tout nouveau document ou document révisé sur support papier.

- b. Veille à remplacer les certificats et autres documents officiels qui accompagnent les marchandises et présentés avec celles-ci dans le cadre des procédures douanières par des communications électroniques entre les organismes publics compétents des pays concernés et attestant que les envois en question bénéficient de la certification.
- c. Accepte les certificats de navigabilité ou tout autre document attestant la conformité avec les normes aéronautiques aux fins de la vérification par la douane des importations de pièces détachées à utiliser dans les aéronefs affectés à des services internationaux.
- d. S'efforce d'atteindre les normes les plus élevées possibles en matière d'harmonisation des documents.

ARTICLE 12. ENTREE EN VIGUEUR

Le présent Protocole entre en vigueur le jour auquel les deux Parties se sont informés par un échange de notes diplomatique que les procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Protocole ont été accomplies.

PARTIE III

PRINCIPES POUR LA LIBÉRALISATION DES SERVICES DE FRET AÉRIEN

Table des matières

PRÉAMBULE

ARTICLE 1. DÉFINITIONS

I. Libéralisation de l'accès au marché dans un environnement concurrentiel

ARTICLE 2. OCTROI DE DROITS DE TRAFIC

ARTICLE 3. DÉSIGNATION ET AUTORISATION

ARTICLE 4. RÉVOCATION ET SUSPENSION

ARTICLE 5. SOUPLESSE D'EXPLOITATION (Exploitation ; Capacité, Changement De Gabarit ; Interligne ; Partage de Codes)

ARTICLE 6. TARIFS

ARTICLE 7. PRÉSENCE COMMERCIALE, DIVERSIFICATION DES SERVICES ET EXPLOITATION

ARTICLE 8. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

ARTICLE 9. LOCATION

ARTICLE 10. APPLICATION DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

ARTICLE 11. CONCURRENCE LOYALE

ARTICLE 12. PROMOTION DE LA CONVERGENCE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

ARTICLE 13. REDEVANCES D'USAGE

ARTICLE 14. SÉCURITÉ

ARTICLE 15. SÛRETÉ

II. Services auxiliaires

ARTICLE 16. ASSISTANCE AU SOL

ARTICLE 17. SERVICES INTERMODAUX

III. Facilitation du commerce

ARTICLE 18. DROITS DE DOUANE ET TAXES

ARTICLE 19. FRET EN TRANSIT OU SOUS RÉGIME D'ENTREPÔT

ARTICLE 20. ACCÉLÉRATION DES PROCÉDURES DE DÉDOUANEMENT

ARTICLE 21. SIMPLIFICATION DES DOCUMENTS

IV. Dispositions finales

ARTICLE 22. ACCORDS EXISTANTS

ARTICLE 23. CONSULTATIONS

ARTICLE 24. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

ARTICLE 25. DROIT APPLICABLE ET JURIDICTIONS COMPÉTENTES

ARTICLE 26. MODIFICATION DE L'ACCORD

ARTICLE 27. DÉNONCIATION

ARTICLE 28. ENTRÉE EN VIGUEUR

LIBERALISATION DES SERVICES DE FRET AERIEN

PREAMBULE

Les Parties au présent Accord

Désireuses de faciliter le développement des possibilités du transport international de fret aérien.

Reconnaissant que des services internationaux de fret aérien efficaces, innovants et compétitifs favorisent les échanges, le bien-être des consommateurs et la croissance économique.

Désireuses de promouvoir un système de transport international du fret aérien fondé sur la concurrence entre les transporteurs aériens et les autres prestataires de services de fret aérien présents sur le marché.

Constatant la nécessité de promouvoir la croissance du fret aérien par une libéralisation des services auxiliaires et notamment de la capacité des opérateurs de transport aérien de diversifier librement leurs services par l'exercice d'activités commerciales connexes, telles que l'assistance au sol, les opérations intermodales, les livraisons intégrées, l'entreposage et le commissariat.

Reconnaissant la nécessité d'appuyer cette libéralisation par une circulation transfrontalière aisée et économique des colis acheminés par voie aérienne grâce à la mise en place de procédures de douane et d'autres procédures de contrôle officielles et de documentation simples et normalisées.

Sont convenues de ce qui suit sans préjudice d'éventuels engagements plus approfondis souscrits par ailleurs en matière de libéralisation.

ARTICLE 1. DEFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf dispositions contraires, il y a lieu d'entendre par :

« Autorités aéronautiques »

L'instance ou les instances, qui, pour chaque État contractant, est (sont) autorisée(s) à délivrer des licences et à réglementer la fourniture de services de transport aérien au départ, à destination et à l'intérieur du territoire de cet État contractant, conformément à la définition plus précise de l'annexe 1.

« Accord »

Le présent Accord, ses annexes ainsi que les éventuelles modifications qui y sont apportées.

« Transport de fret aérien »

Le transport public de fret effectué contre rémunération au moyen d'aéronefs, dans le cadre de services réguliers ou affrétés, y compris au moyen de modes de transport terrestres lorsque ceux-ci sont accessoires par rapport à l'acheminement aérien et couverts par le contrat de transport.

« Prestataire de services de fret aérien »

Un transporteur aérien désigné et tout autre prestataire de services liés au transport de fret aérien, tels que les services multimodaux, le commissariat, l'acheminement express, le courtage, etc.

« Fret »

Les marchandises et le courrier, sans préjudice des Actes de l'Union postale universelle et de la législation nationale concernant les services postaux.

« Partie contractante »

Toute Partie signataire du présent Accord (qu'il s'agisse d'un État ou d'un groupe d'États).

« Convention »

La Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et incluant : a) tout amendement entré en vigueur en vertu de l'Article 94(a) de la Convention et ratifié par les Parties contractantes au présent Accord et b) toute annexe ou tout amendement à une annexe adopté en vertu de l'Article 90 de la Convention pour autant que cette annexe ou cet amendement soit en vigueur au moment considéré pour les Parties contractantes.

« Transporteur aérien désigné »

Un transporteur aérien désigné et autorisé conformément à l'Article XX du présent Accord.

« Location coque nue ou sans équipage »

La location d'un aéronef exploité dans le cadre d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA) du preneur. Il s'agit de la location d'un aéronef sans son équipage exploité sous le contrôle commercial du preneur et en utilisant le code de désignation de transporteur aérien et les droits de trafic du preneur.

« Assistance au sol »

Les services nécessaires à l'arrivée d'un aéronef dans un aéroport et à son départ de cet aéroport ainsi que les services liés au chargement, au déchargement, à la manutention et à l'entreposage du fret aérien dans cet aéroport, à l'exclusion des services fournis par le contrôle de la circulation aérienne.

« Transport aérien international »

Un transport aérien empruntant l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un État.

« Principal établissement »

Le siège social principal d'une compagnie aérienne¹.

« Tarif »

Tout tarif, taux ou redevance au titre du transport de fret aérien facturé par les prestataires de services aériens, y compris leurs agents, de même que les conditions régissant la disponibilité de ces tarifs, taux ou redevances.

« Droit de trafic »

Le droit de charger, de transporter du fret par voie aérienne et de décharger du fret contre rémunération sans préjudice du droit d'embarquer ou de débarquer des passagers.

« Territoire »

La terre ferme placée sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'un État, ainsi que les eaux territoriales adjacentes.

« Redevance d'usage »

Une redevance appliquée aux prestataires de services de fret aérien pour l'utilisation d'infrastructures ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et infrastructures connexes.

« Location avec équipage »

La location d'un aéronef exploité dans le cadre du certificat d'exploitation aérienne du bailleur. Il s'agit de la location d'un aéronef avec son équipage, exploité sous le contrôle commercial du preneur et utilisant le code de désignation de transporteur aérien et les droits de trafic du preneur.

¹ Il n'existe pas encore de définition reconnue par le plus grand nombre de la notion de "principal établissement", alors quelle pourrait servir à établir la nationalité d'une compagnie aérienne. Le Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien estime que, pour déterminer le principal établissement d'un transporteur, l'Etat devrait considérer si celui-ci exerce une partie importante de ses activités et consacre une forte part de ses dépenses en capital à des infrastructures dans l'Etat de désignation, s'il y acquitte des impôts sur le revenu et y immatricule ses aéronefs et s'il emploie un nombre important de ressortissants de cet Etat dans des fonctions de direction, d'exploitation ou techniques. La définition, interprétée comme ci-dessus, est destinée à ne laisser aucun doute sur le fait que l'entreprise est basée essentiellement sur le territoire de l'Etat dans lequel est situé son principal établissement.

I. LIBERALISATION DE L'ACCES AU MARCHÉ DANS UN ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

ARTICLE 2. OCTROI DE DROITS DE TRAFIC

Nonobstant les dispositions figurant dans d'autres accords aériens conclu entre les Parties contractantes, chaque Partie contractante octroie à toutes les autres Parties contractantes les droits suivants en vue de la fourniture de services de transport de fret aérien internationaux par les transporteurs aériens de ces autres Parties contractantes :

Option 1

- a. Le droit de survoler son territoire sans y atterrir.
- b. Le droit de faire escale sur son territoire à des fins non commerciales.
- c. Les droits de trafic sur les routes entre deux aéroports situés sur le territoire couvert par les Parties contractantes. **OU**

Option 2²

- a. Le droit de survoler son territoire sans y atterrir.
- b. Le droit de faire escale sur son territoire à des fins non commerciales.
- c. Le droit de trafic à destination/au départ d'une autre Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien et lui a délivré une licence.
- d. Le droit, sur les vols exploités aux fins d'exercer le droit conféré par le point c ci-dessus, d'embarquer ou de débarquer sur son territoire du fret destiné à être transporté au départ ou à destination du territoire de toute Partie contractante ou des parties autres que la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien (5^{ème} liberté), **OU**

[*Variante* (d).Le droit sur les vols ne desservant pas le territoire de la Partie contractante ayant désigné le transporteur aérien d'embarquer ou de débarquer sur son territoire du fret destiné au territoire de toute Partie contractante ou des parties autres que la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien (7^{ème} liberté – limitée aux services assurés entre les territoires des Parties contractantes)].³

- e. Le droit, sur les vols exploités aux fins d'exercer le droit conféré par le point c ci-dessus, d'embarquer ou de débarquer sur son territoire du fret destiné au ou provenant du territoire de tout autre État ou de tous autres États (5^{ème} liberté), **OU**

² L'octroi des droits de trafic devrait, si possible, couvrir les points a à g. Toutefois, les parties contractantes peuvent convenir d'un régime moins libéral.

³ Le point d couvre la fourniture par le transporteur aérien d'une Partie contractante de services aériens entre **deux autres parties contractantes**. La première version constitue une version traditionnelle des droits de 5^{ème} liberté, c'est à dire accordés sur les vols exploités à destination ou au départ du territoire de la Partie contractante ayant désigné le transporteur aérien. La deuxième version [*variante* d] n'impose pas que ces vols commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné le transporteur aérien. Cette dernière formulation revient à octroyer des droits de 7^{ème} liberté, limités toutefois aux services assurés entre les territoires des parties contractantes.

[Variante (e). Le droit d'embarquer ou de débarquer sur son territoire du fret destiné au ou provenant du territoire de tout autre État ou tous autres États (7^{ème} liberté – vols entre les territoires des Parties contractantes et tous les autres États) ;]⁴

- f. Le droit, sur les vols exploités aux fins d'exercer le droit octroyé par le point c conclu ci-dessus, d'embarquer du fret en un point de son territoire et de débarquer ce fret en un autre point de son territoire (8^{ème} liberté – cabotage consécutif)⁵, **OU**

[Variante (f). Le droit d'embarquer du fret en un point de son territoire et de débarquer ce fret en un autre point de son territoire (quelquefois appelé droit de 9^{ème} liberté) ;]

- g. Les droits définis par ailleurs dans le présent Accord.

⁴ Le point (e) couvre la fourniture de services aériens par le transporteur aérien d'une Partie contractante entre le territoire d'une autre Partie contractante et tout autre État, **qu'il soit ou non-signataire de l'Accord**. La première variante revient à octroyer des droits traditionnels de 5^{ème} liberté, c'est-à-dire à limiter les droits aux vols commençant ou se terminant sur le territoire de l'État contractant ayant désigné le transporteur aérien. La deuxième version [Variante (e)] revient à octroyer des droits illimités de 7^{ème} liberté, c'est-à-dire n'imposant pas que ces vols commencent ou se terminent sur le territoire de l'État contractant ayant désigné le transporteur aérien et étendant le droit conféré dans la variante (d) aux vols entre les territoires des parties contractantes et tous les autres États.

Dans ces deux cas, l'exercice effectif des droits dépend de la disponibilité de droits de 5^{ème} et 7^{ème} libertés dans les accords aériens conclus entre une Partie contractante et des pays tiers ; cela pourrait conduire à des distorsions de concurrence entre les parties contractantes étant donné que toutes n'ont pas le pouvoir de négociation pour obtenir des droits de 5^{ème} et 7^{ème} libertés auprès des pays tiers.

⁵ Le point (f) autorise l'exploitation de services de cabotage par les transporteurs aériens des parties contractantes sur les territoires d'autres parties contractantes. Cette version n'autorise que ce qui est communément appelé le cabotage « consécutif », c'est-à-dire la possibilité d'embarquer et de débarquer, dans le cadre d'un trafic purement intérieur, des passagers ou des marchandises sur le territoire d'une autre Partie contractante, mais uniquement sur les vols qui commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie contractante désignant le transporteur aérien. (Ce droit est parfois appelé droit de « 8^{ème} liberté »).

La deuxième version (variante (f)) permettrait aux transporteurs aériens des parties contractantes d'exploiter librement des services aériens sur les territoires d'autres parties contractantes sans que les vols ne doivent commencer ou se terminer sur leur propre territoire (parfois appelé de « 9^{ème} liberté »).

Certains ont fait valoir qu'en interdisant aux signataires d'accorder le privilège d'effectuer du trafic de cabotage à destination d'un autre État « sur des bases exclusives », l'Article 7 de la convention de Chicago interdit effectivement aux États de conclure le type d'accord envisagé à l'article 2(f). En vérité, et il s'agit là d'une meilleure lecture, l'Article 7 de la Convention de Chicago n'interdit pas aux États de permettre aux transporteurs aériens désignés de chacun d'eux de bénéficier de droits de cabotage tant que l'accord ne comporte pas un engagement tendant à priver les autres États de privilèges analogues :

« La formulation semble même autoriser l'octroi et le bénéfice de droits de cabotage sur une base exclusive, pour autant qu'il ne soit pas spécifié dans l'accord qu'il s'agit de droits exclusifs. Le résultat est que les États demeurent libres de faire ce que bon leur semble tant qu'ils ne précisent pas de manière expresse que le privilège qu'ils accordent ou dont ils bénéficient est exclusif. » Bin Cheng, *The Law of International Air Transport* (1962), 315.

Cette vision des choses paraît particulièrement pertinente à la lumière d'un Accord, qui à l'instar de celui-ci, est ouvert à tout État disposé à accepter les obligations qu'il crée sous réserve de l'accord des autres parties contractantes.

ARTICLE 3. DESIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie a le droit de désigner, sur des bases non discriminatoires, autant de transporteurs aériens qu'elle souhaite en vue d'effectuer des transports internationaux de fret aérien conformément au présent Accord et de procéder au retrait ou à la modification de ces désignations. Ces désignations sont transmises par écrit aux autres Parties contractantes par voie diplomatique.

2. Dès réception d'une telle désignation et d'une demande appropriée émanant du transporteur aérien désigné, dans les formes et selon les procédures prescrites pour les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, une Partie contractante accorde dans les délais les plus brefs les autorisations et agréments appropriés à condition :

Option 1

- a. Que le transporteur aérien désigné ait été constitué dans le pays désigné, y ait son principal établissement et détienne un certificat d'exploitation aérienne délivré par la Partie désignante ; **OU**

Option 2

- a. [Qu'une part substantielle de la propriété et] que le contrôle effectif de ce transporteur aérien [soient] soit entre les mains de la Partie ayant désigné le transporteur aérien, des ressortissants de cette Partie ou des deux [qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle de ce transporteur aérien soit entre les mains de la Partie contractante et/ou de leurs ressortissants].
- b. Que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des transports aériens internationaux par la Partie contractante qui examine la ou les demandes ; et
- c. Que la Partie contractante ayant désigné le transporteur aérien maintienne et applique les normes mentionnées à l'Article 14 (sécurité) et à l'Article 15 (sûreté) du présent Accord.

ARTICLE 4. REVOCATION ET SUSPENSION

1. Chaque Partie contractante peut refuser d'accorder une autorisation, peut suspendre ou révoquer cette autorisation, ou peut imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice, par tout transporteur aérien désigné, d'activités de transport international de fret aérien dès lors que cette Partie contractante est assurée que ce transporteur désigné :

- a. N'a pas été constitué et n'a pas son principal lieu d'activité sur le territoire d'une autre Partie contractante.
- b. N'est pas titulaire d'une licence en cours de validité délivrée par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante.
- c. Ne s'est pas conformé aux lois et règlements visés à l'Article 10 (application des lois) du présent Accord.
- d. Fait l'objet d'une action au sens de l'article 15, paragraphe 2.

2. A moins qu'il ne soit indispensable d'agir immédiatement pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions des alinéas 1(c) et 1(d) du présent Article, les droits définis par le présent Article ne sont exercés qu'après consultations avec l'autre Partie concernée. Conformément aux dispositions de l'Article 23, ces consultations se tiennent dans un délai de trente (30) jours suivant la date de la demande émanant d'une partie, à moins qu'il n'en soit décidé autrement d'un commun accord.

3. Le présent Article ne restreint pas les droits de chaque Partie contractante à suspendre, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens d'une autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'Article 15 (sûreté).

ARTICLE 5. SOUPLESSE D'EXPLOITATION

1. Exploitation

Les transporteurs aériens désignés peuvent, dans le cadre des services de transport de fret aérien autorisés conformément aux dispositions du présent Accord :

- a. Exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens.
- b. Combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef.
- c. Omettre des escales en un ou plusieurs points.

2. Capacité

Chaque Partie contractante autorise le ou les transporteurs désignés d'une autre Partie contractante à déterminer la fréquence, le type d'aéronef, la configuration et la capacité à utiliser pour fournir des services de fret aérien conformément aux dispositions du présent Accord et sur la base de la situation commerciale du marché.

3. Changement de gabarit ; interligne ; partage de codes.

- a. Les transporteurs aériens des Parties contractantes peuvent, pour tout vol, modifier un aéronef sur le territoire de tout autre Partie contractante et en tout point de celui-ci.
- b. Pour les modifications d'aéronef, un transporteur aérien désigné peut utiliser son propre équipement et, sous réserve du respect de normes et de prescriptions au moins équivalentes aux normes ou pratiques recommandées arrêtées en vertu de la Convention, de l'équipement loué dans le cadre de tout type ou de toute forme de contrat de location et est admis à exploiter des services dans le cadre d'accords commerciaux (y compris, sans que cette énumération soit limitative, les accords de réservation d'espace, les accords de partage de codes et les accords d'interligne) conclu avec un autre transporteur.
- c. Un transporteur aérien désigné peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs concernés par ses opérations de modification d'aéronef, déployer des aéronefs sur tout aéroport ouvert au trafic international et situé sur le territoire de toute autre Partie contractante et utiliser d'autres modes d'acheminement du fret pour tout ou Partie des routes spécifiées.

ARTICLE 6. TARIFS

1. Les Parties contractantes permettent que les tarifs des prestataires de services de fret aérien de chaque Partie contractante, en ce compris les tarifs de transport intermodal et des services auxiliaires, soient établis sur la base de la situation commerciale du marché. L'intervention des Parties contractantes se limite à l'application transparente et non discriminatoire de la législation nationale en matière de concurrence et de pratiques commerciales.
2. Les Parties contractantes permettent que les services de fret intermodaux fassent l'objet d'un tarif unique pour le transport aérien et terrestre.

ARTICLE 7. PRESENCE COMMERCIALE, DIVERSIFICATION DES SERVICES ET EXPLOITATION

Les prestataires de services de fret aérien de chaque Partie contractante ont le droit :

- a. D'établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion et de vente de services de transport aérien ainsi que d'autres infrastructures, notamment d'entreposage, nécessaires à la fourniture des services de transport aérien directs/indirects conformément aux dispositions du présent Accord.
- b. D'effectuer tout type d'opérations liées au transport de fret, y compris, sans que cette énumération soit limitative, la location/l'achat d'entrepôts et le droit d'exercer directement des activités de transitaire à part entière.
- c. De faire venir et de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante – conformément aux dispositions législatives et réglementaires de cette Partie contractante relatives à l'entrée, au séjour et à l'emploi – des personnels de gestion, de vente, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires à la fourniture de services de transport aérien et connexes.
- d. De vendre directement et, au choix du transporteur aérien, par l'entremise de ses agents, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des services de transport aérien et connexes dans la monnaie de l'autre Partie contractante et aux tarifs que ce transporteur aérien est admis à pratiquer pour le transport concerné en vertu de l'Article 6.
- e. D'émettre et d'utiliser ses propres lettres de transport aérien, ainsi que d'émettre et d'utiliser les lettres de transport aérien d'autres prestataires de services aériens de la Partie contractante lorsque cela est autorisé.
- f. D'utiliser toute marque de commerce ou identité sociale disponible à un prestataire de services aériens en vertu du droit national et international applicable.
- g. De régler les dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie contractante, et notamment les achats de carburant, en monnaie locale ou, au choix des transporteurs aériens et des prestataires de services de fret aériens et lorsque cela est autorisé, en toute devise librement convertible.

- h. De convertir et de rapatrier sans aucune restriction, discrimination ou taxation toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport de fret aérien et de services connexes et excédant les dépenses locales, et ce au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de rapatriement et contre paiement des commissions normales prélevées par les banques pour de telles transactions, à l'exclusion de tous autres frais et charges.

ARTICLE 8. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

Aux fins de la protection des consommateurs, les prestataires de services de fret aérien fournissent aux usagers des transports de fret aérien qui en font la demande, et pour autant que ces usagers aient un intérêt légitime à obtenir de telles informations, toutes les informations utiles concernant le transport de fret aérien conformément aux dispositions des paragraphes 3a-c de l'Article 5.

ARTICLE 9. LOCATION

1. Chaque Partie contractante impose l'obtention d'une autorisation par un transporteur aérien désigné préalablement à l'exercice par celui-ci des droits conférés par le présent Accord dès lors que cet exercice implique l'utilisation d'un aéronef loué auprès d'un autre transporteur aérien.

2. Aucune Partie contractante n'empêche un quelconque transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante de bénéficier d'un quelconque droit conféré par le présent Accord au seul motif que l'aéronef utilisé par ce transporteur aérien désigné est loué, pour autant que :

- a. S'il s'agit d'un aéronef loué sans équipage, toutes les fonctions et tâches relatives à l'aéronef loué en vertu des Articles 12, 30, 31 et 32 (a) de la Convention soient transférées, en totalité ou en partie, aux autorités du preneur conformément à l'Article 83 bis de la Convention.
- b. S'il s'agit d'un aéronef loué avec son équipage, il soit :
 - i) Immatriculé dans un État appliquant des normes et des pratiques recommandées au moins équivalentes aux normes que la Partie contractante imposerait pour la délivrance de CEA dans le cadre de ses dispositions législatives et réglementaires et ;
 - ii) Exploité par un transporteur titulaire d'une licence en bonne et due forme conformément aux dispositions de l'accord aérien liant les deux Parties contractantes et désigné par la Partie contractante dans laquelle ce transporteur aérien est établi.
- c. Ces locations d'aéronefs n'aient pas pour but d'assurer un accès au marché aux ressortissants d'un pays tiers.

3. Aucune Partie contractante n'empêche ses transporteurs aériens de conclure un contrat de location d'un aéronef immatriculé dans une autre Partie contractante pour autant que les dispositions arrêtées dans les alinéa 2(a) et 2(b) du présent Article ainsi que les dispositions de l'Article du présent accord relatif à la sécurité soient respectées.

4. Aucun transporteur aérien d'une Partie contractante n'est autorisé à prendre en location des aéronefs avec équipage immatriculés dans un pays tiers, sauf pour une période temporaire.

ARTICLE 10. APPLICATION DES DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES

1. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de toute Partie contractante ainsi que de la sortie de son territoire, chaque transporteur aérien désigné se conforme aux lois et règlements de cette Partie contractante relatifs à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de toute Partie contractante, ainsi que de la sortie de son territoire, chaque prestataire de service de fret aérien se conforme aux lois et règlements relatifs à l'admission sur le territoire ou à la sortie du territoire de l'équipage et du fret à bord des aéronefs ainsi qu'aux lois et règlements régissant l'exercice d'activités logistiques liées au fret aérien.

ARTICLE 11. CONCURRENCE LOYALE

1. Chaque Partie contractante assure que tous les prestataires de services de fret aérien des Parties contractantes puissent opérer sur son territoire dans des conditions de concurrence loyale pour tout volet d'activité, aspect ou question lié au transport aérien et entrant dans le cadre du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante :

a. Accorde notamment sur son territoire la possibilité à tout prestataire de services de fret aérien d'une quelconque Partie contractante de fournir sur des bases économiques et efficaces les services de transport aérien régis par le présent accord et d'entrer en concurrence pour de tels services.

b. Dans le cadre de ses compétences juridiques, assure, ou met à tout le moins tout en œuvre afin d'assurer que ses propres prestataires de services de fret aérien et toute autre personne physique ou morale relevant de sa juridiction n'affecte pas la possibilité des prestataires de services de fret aérien de toute autre Partie contractante de fournir les services de transport aérien régis par le présent Accord et d'entrer en concurrence pour de tels services.

c. Dans les autres cas de figure, met tout en œuvre pour éviter que puissent survenir ou se perpétuer des situations qui affectent la possibilité des prestataires de services de fret aérien de toute Partie contractante de fournir les services de transport aérien régis par le présent Accord et d'entrer loyalement en concurrence pour de tels services.

3. En ce qui concerne les transports aériens fournis dans le cadre du présent Accord par un transporteur aérien désigné par toute autre Partie contractante, aucune des Parties contractantes ne limite ni ne restreint, sans l'assentiment de cette autre Partie contractante, ni ne permet à une quelconque personne physique ou morale relevant de sa juridiction de limiter ou de restreindre les possibilités de ce transporteur aérien en termes de trafic, de capacité, de fréquence de dessertes, de régularité de dessertes, de type d'aéronef, de configuration d'aéronef ou de droits définis dans le présent accord, sauf pour des motifs de sécurité, de douane, techniques, d'exploitation ou d'environnement, et ce dans des conditions conformes aux dispositions de l'Article 15 de la Convention et pour autant que :

a. Ces conditions n'affectent pas la concurrence loyale.

b. Ces conditions soient appliquées sans discrimination à l'ensemble des transporteurs aériens des Parties contractantes et ne soient pas plus restrictives que celles appliquées à tout autre transporteur aérien de tout État non Partie au présent Accord.

- c. La Partie contractante souhaitant appliquer ces conditions fournit, dans les plus brefs délais, une justification appropriée aux autres Parties contractantes de la nécessité d'imposer de telles conditions, de manière à permettre, avant la date d'entrée en vigueur effective de ces conditions, la tenue de consultations conformément aux dispositions de l'Article 23.

4. Aucune Partie contractante n'impose sur son territoire, ni ne permet à aucune personne physique ou morale relevant de sa juridiction d'imposer à un prestataire de services de fret aérien de toute autre Partie contractante, une quelconque obligation ou condition (refus préalable, réservation de parts de fret ou redevance dite « no-objection fee » notamment) incompatible avec les objectifs du présent Accord.

5. Chaque Partie contractante facilite, dans toute la mesure du possible, la fourniture par les prestataires de services de fret aérien des transports aériens régis par le présent Accord, notamment en limitant autant que possible les formalités et procédures administratives.

6. Toute Partie contractante examine sans retard les doléances qui lui sont notifiées par toute autre Partie contractante au sujet des actes de concurrence déloyale par lesquels son ou ses prestataires de services de fret aérien porterai(en)t préjudice au(x) prestataire(s) de services de l'autre Partie contractante. A la suite de cet examen, la première Partie contractante adopte, le cas échéant, les mesures nécessaires après mise en demeure de l'autre Partie afin d'assurer une concurrence loyale et équitable.

ARTICLE 12. PROMOTION DE LA CONVERGENCE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

Lorsque les Parties contractantes adoptent des approches et des pratiques différentes en matière de politique de concurrence, elles s'attachent à promouvoir la convergence des politiques de concurrence nationales et des pratiques visant à leur mise en œuvre. Le présent Article n'est toutefois pas soumis aux dispositions de l'Article 24 (règlement des différends) du présent Accord.

ARTICLE 13. REDEVANCES D'USAGE

1. Les redevances d'usage imposées par les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante aux prestataires de services de fret aérien des autres Parties contractantes sont justes, raisonnables, non discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux prestataires de services de fret aérien d'une Partie contractante par une autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à tout autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées par les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante aux prestataires de services de fret aérien des autres Parties contractantes peuvent refléter, sans l'excéder, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des services et infrastructures appropriées d'aéroports, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté aéronautique sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ce coût total peut inclure un taux raisonnable de retour sur les actifs, après amortissement. Les infrastructures et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur une base efficiente et économique.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les prestataires de services de fret aérien utilisant les services et infrastructures et invite les autorités ou organismes compétents et les prestataires de services de fret aérien à échanger les informations qui pourraient être nécessaires afin de permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article. Chaque Partie

contractante encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs avec un préavis raisonnable de tout projet de modification des redevances d'usage afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

ARTICLE 14 SECURITE

1. Chaque Partie reconnaît, aux fins de l'exploitation des transports de fret aérien, la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par toute autre Partie contractante et demeurant en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention de ces certificats ou licences soient au moins égales aux normes et pratiques recommandées édictées conformément à la Convention ou à toute autre norme supérieure adoptée par une majorité des Parties contractantes. Ces normes figurent à l'annexe 2.

2. Chaque Partie contractante peut, conformément aux dispositions de l'Article 23, demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité relatives à la conception, à la certification, à la construction, à l'état de navigabilité, à l'entretien et à l'exploitation des aéronefs, ainsi que des organisations et personnes affectées à cette tâche par toute autre Partie contractante. Ces consultations se tiennent dans un délai de trente jours à compter de la date de cette demande.

3. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs aériens d'une autre Partie contractante dès lors que l'autorité compétente en matière de sécurité aérienne de la première Partie conclut à la suite soit d'un contrôle sur la piste, soit d'une série de contrôles sur la piste, soit d'un refus d'accès à un contrôle sur la piste, soit de la non mise en œuvre des recommandations formulées en vertu du paragraphe 4 du présent Article par un expert indépendant soit d'une autre circonstance, qu'une action immédiate est essentielle pour assurer la sécurité d'une opération de transport aérien. Une liste des autorités compétentes en matière de sécurité aérienne des Parties contractantes figure à l'annexe 1.

4. A la demande d'une Partie contractante qui estime qu'il existe des doutes sérieux quant aux capacités d'appréciation de la sécurité de l'autorité compétente d'une autre Partie contractante au regard des normes établies ou visées à l'annexe 2, l'Organisation de l'aviation civile internationale est invitée à procéder à une enquête sur les capacités d'appréciation de la sécurité aéronautique de l'autorité compétente concernée. Le rapport formule, le cas échéant, des recommandations, et notamment un calendrier, concernant les améliorations à apporter par l'autorité compétente concernée. Le rapport est transmis à toutes les Parties contractantes.

ARTICLE 15. SURETE

1. Chaque Partie contractante :

- a. Réaffirme son engagement à agir 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 6 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.
- b. Impose aux exploitants d'aéronefs qu'elle immatricule d'agir conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

- c. Accorde toute l'assistance nécessaire à toute autre Partie contractante pour prévenir les actes de capture illicites d'aéronefs et de sabotage dirigés contre des aéronefs, des aéroports et des infrastructures de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation ; examine avec un esprit favorable toutes les demandes que pourrait lui adresser toute autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises à l'égard de ces aéronefs afin de faire face à une menace particulière ; et, en cas d'incident ou de menace de détournement ou d'acte de sabotage contre la sécurité de ces aéronefs, aéroports ou infrastructures de navigation aérienne, assiste toute autre Partie contractante en facilitant les communications destinées à mettre fin, avec rapidité et sécurité, à ces incidents.

2. Lorsqu'une Partie contractante ou ses autorités aéronautiques a des motifs raisonnables de croire que toute autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent Article relatives à la sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de cette Partie peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif suffisant pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions les autorisations d'exploitation et les agréments techniques d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de la Partie contractante qui a dérogé aux dispositions du présent Article relative à la sûreté de l'aviation. Lorsque cela est justifié par un cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre, à titre provisoire, des mesures préalablement à la date d'expiration de quinze (15) jours.

II. SERVICES AUXILIAIRES

ARTICLE 16. ASSISTANCE AU SOL

1. Chaque Partie contractante autorise, sur des bases non discriminatoires, les prestataires de services de fret aérien de l'autre Partie contractante à :

- a. Assurer leur propre assistance au sol, en ce compris l'assistance aux aéronefs affrétés ou loués pour le transport de fret par un prestataire de services de fret aérien (ainsi que la manutention du fret transporté par ces aéronefs), (« auto-assistance »).
- b. Assurer des services d'assistance au sol pour le compte d'autres transporteurs aériens ; et/ou
- c. Recourir à des prestataires de services d'assistance au sol concurrents.

2. Les services d'assistance au sol et les autres services auxiliaires, tels que l'entreposage et le stockage, sont librement ouverts à la concurrence, efficaces par rapport aux coûts et disponibles sur un pied d'égalité à tous les prestataires de services de fret aérien. Les redevances ne dépassent pas l'intégralité des coûts et des services fournis ; ces services sont comparables de par leur qualité et leur nature aux services d'auto-assistance dès lors que ceux-ci seraient disponibles.

3. Ces droits ne seront soumis qu'aux contraintes matérielles résultant de considérations raisonnables liées à la sécurité, à la sûreté ou à la capacité aéroportuaires, étant entendu que la Partie contractante sur le territoire de laquelle ces contraintes sont imposées est tenue d'en fournir une justification appropriée. Lorsque pour des raisons de sécurité, de sûreté ou de capacité il n'est pas possible d'assurer une libre concurrence dans la fourniture de services d'assistance au sol pour les prestataires de services de fret aérien, les règles nationales en matière de concurrence ou d'ententes s'appliquent. Dès lors

que des prestataires monopolistes de services d'assistance pour le fret aérien bénéficient d'exemptions, ces monopoles éventuels sont soumis à des procédures ou à des dispositions d'adjudication publique.

4. Tout prestataire de services de fret aérien d'une quelconque Partie contractante est autorisé à conclure des accords de coopération avec tout autre prestataire de services de fret aérien et tout autre personne ou organisme intéressé, pour autant que ces accords respectent les dispositions relatives fixées dans le cadre de la législation de l'autre Partie contractante concernée :

- a. Afin de résoudre les problèmes provoqués par une capacité insuffisante à fournir, à tout moment, des infrastructures et services douaniers, techniques et opérationnels, y compris la manutention et d'autres services et infrastructures d'assistance au sol.
- b. Afin d'assurer une utilisation plus efficiente des aéronefs, personnels ou infrastructures, d'aider – tout au moins temporairement – les transporteurs les moins développés ou de simplifier les conditions techniques et opérationnelles et ne conduisent pas, sans l'approbation de l'autre Partie contractante, à l'exercice indépendant par tout transporteur aérien participant de droits de trafic auxquels ce transporteur aérien ne pourrait normalement pas prétendre.

ARTICLE 17. SERVICES INTERMODAUX

Les prestataires de services de fret aérien des Parties contractantes sont admis à utiliser tout mode de transport terrestre pour l'acheminement du fret aérien à destination ou au départ de tout point situé sur le territoire des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport au départ et à destination de tout aéroport doté de services de douane, et, le cas échéant, le droit de transporter du fret aérien sous régime d'entrepôt. Le fret aérien ainsi transporté par voie terrestre ou aérienne accède aux infrastructures et services de douane de l'aéroport. Les prestataires de services de fret aérien peuvent soit assurer leur propre transport terrestre soit le confier contractuellement à d'autres transporteurs terrestres, et notamment à d'autres transporteurs aériens et à d'autres prestataires de services de fret aérien assurant de tels transports terrestres. Ces services de fret intermodaux sont soumis aux dispositions législatives et réglementaires nationales pertinentes, appliquées sur des bases non discriminatoires.

III. FACILITATION DU COMMERCE

ARTICLE 18. DROITS DE DOUANE ET TAXES

1. En arrivant sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs des prestataires de services de fret aérien de toute Partie contractante assurant des transports internationaux, leurs équipements habituels, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées y compris les moteurs de remplacement, les provisions de bord et les autres Articles prévus pour être exclusivement utilisés en relation avec l'exploitation ou le service d'aéronefs effectuant des transports aériens internationaux dans le cadre du présent Accord, sont exonérés des droits de douane, droits d'accises et taxes ou redevances similaires imposés par les autorités et non basés sur les coûts des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exonérés sur une base de réciprocité des impôts, taxes, droits et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent Article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services fournis :

- a. Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire de toute Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du ou des prestataires de services de fret aérien de toute autre Partie contractante effectuant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles ont été prises à bord.
 - b. Les équipements au sol, l'équipement destiné à assurer la sûreté aéronautique et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins de service, d'entretien ou de réparation des aéronefs du ou des prestataires de services de fret aérien de toute autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux.
 - c. Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés sur les aéronefs du ou des prestataires de services de fret aérien de toute autre Partie contractante assurant des transports aériens internationaux, même lorsque ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils ont été pris à bord.
3. Les équipements et approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article peuvent être tenus d'être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
4. Les exonérations prévues au présent Article sont également accordées lorsque le ou les prestataires de services de fret aérien d'une Partie contractante ont passé contrat avec toute autre prestataire de service de fret aérien en vue de la mise à disposition ou du transfert sur le territoire de toute autre Partie contractante des Articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article.
5. Chaque Partie contractante met tout en œuvre afin d'assurer au(x) prestataire(s) de services de fret aérien de toute autre Partie contractante une exonération des impôts, taxes et redevances perçus par les autorités nationales, régionales et locales sur les biens mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, ainsi qu'une exonération des redevances de distribution de carburant, dans les conditions énoncées au présent Article, sauf dans la mesure où elles sont basées sur le coût effectif du service fourni.

ARTICLE 19. FRET EN TRANSIT OU SOUS REGIME D'ENTREPÔT

Le fret en transit direct et ne quittant pas l'aéroport ou transporté sous régime d'entrepôt n'est soumis qu'à un contrôle simplifié par les Parties contractantes, sauf en cas de mesures de sécurité prises dans le cadre de la lutte contre la violence et la piraterie aérienne. Le fret en transit direct ou transporté sous régime d'entrepôt est exempté des droits de douane et autres taxes analogues. Les dispositions législatives et réglementaires relatives au fret en transit sont appliquées sur des bases non discriminatoires.

ARTICLE 20. ACCELERATION DES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

Chaque Partie contractante veille, en ce qui concerne le transport de fret aérien couvert par le présent Accord,

1. *Convention de Kyoto*

A mettre en œuvre, le plus rapidement possible, la « Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto) – version révisée (juin 1999) » ;

2. *Intégrité et fiabilité des services de douane*

- a. A déléguer ses pouvoirs aux services de douane ou, dans des circonstances particulières, à l'un des autres organismes de contrôle officiels, lorsque la nature d'un envoi pourrait attirer l'attention de deux ou davantage de ces organismes.
- b. A assurer que, sur demande de l'intéressé pour des raisons jugées valables par la douane, cette dernière s'acquitte des fonctions qui lui incombent aux fins d'un régime douanier ou d'une pratique douanière en dehors des heures d'ouverture fixées par l'administration et/ou dans un lieu autre que le bureau de douane, dans la mesure des ressources disponibles. Les frais éventuels à percevoir par la douane sont limités au coût approximatif des services rendus.
- c. A prévoir un droit légal de premier recours auprès de la douane et, lorsque ce recours est rejeté, le droit d'un recours supplémentaire auprès d'une autorité indépendante de l'administration des douanes.
- d. A assurer que toutes les informations relatives aux lois et régimes douaniers soient facilement disponibles pour toute personne intéressée et que, à la demande de la personne intéressée, la douane fournisse aussi rapidement et précisément que possible les informations relatives à la question spécifique soulevée par la personne intéressée et relevant de la législation ou des régimes douaniers.

3. *Efficiences de la douane (rapidité, transparence, analyse des risques)*

- a. A faire en sorte que ses services de douane utilisent l'analyse de risque pour déterminer les biens et moyens de transport à examiner et l'ampleur de cet examen.
- b. A faire en sorte que les régimes douaniers comportent des contrôles fondés sur la vérification et l'acceptation des registres normaux des opérateurs.
- c. A faire en sorte que la législation nationale prévoit :
 - i) La transmission par voie électronique des documents normalement exigés sur support papier.
 - ii) Le recours à des méthodes d'authentification électronique et sur support papier.

- d. A imposer à ses services de douane qu'ils :
 - i) Acceptent et utilisent les normes internationales pertinentes.
 - ii) Elaborent des systèmes pour libérer/dédouaner les marchandises dès réception d'un ensemble de données centrales, établies sur la base des données fournies directement par voie électronique par les opérateurs concernés.
- e. A établir des réglementations et des dispositions contractuelles avec les opérateurs et les autres parties afin de couvrir les mouvements en transit de fret sous régime d'entrepôt à l'intérieur de l'État concerné. Ces mouvements peuvent inclure :
 - i) Le transfert de fret conteneurisé entrant vers des infrastructures de déchargement et de dédouanement extérieures à l'aéroport ;
 - ii) Le déchargement de fret entrant dans le premier aéroport d'arrivée, le transfert de ce fret vers un autre aéronef ou d'autres moyens de transport et le transport consécutif vers un autre bureau de douane en vue du dédouanement ou de la réexportation de ce fret.
- f. A faire en sorte que les systèmes électroniques pour la mainlevée et le dédouanement du fret aérien couvrent le transfert du fret entre le transport aérien et les autres moyens de transport.

4. *Dispositions spécifiques en matière de douane*

- a. A prévoir des procédures simplifiées de mainlevée et de dédouanement pour les équipements et fournitures visés au paragraphes 1 et 2 de l'Article 8.
- b. A prévoir des procédures simplifiées de mainlevée et de dédouanement pour les envois répondant à des critères spécifiques tels que :
 - i) Certaines valeurs limites en deçà desquelles les envois peuvent être dédouanés immédiatement sur la base des données figurant dans le manifeste de marchandises et la lettre de transport aérien et être exemptés de taxes, droits ou autres redevances.
 - ii) Certaines valeurs limites en deçà desquelles les envois peuvent être dédouanés immédiatement sur la base d'une simple déclaration de l'importateur (en plus du manifeste de marchandises et de la lettre de transport aérien) et après paiement des droits, taxes et autres redevances applicables.
- c. A prévoir pour les envois ne répondant pas aux critères du point a) ci-dessus, la mainlevée immédiate des marchandises dès lors que des informations minimales normalisées sont fournies dans un délai déterminé précédant l'arrivée des marchandises et moyennant la constitution d'une garantie appropriée en vue de l'accomplissement ultérieur de toutes les formalités documentaires et le paiement des droits, taxes et autres redevances applicables.
- d. A faire en sorte que pour les personnes agréées qui remplissent certains critères fixés par la douane, notamment du fait qu'elles ont de bons antécédents en matière douanière et utilisent un système efficace pour la gestion de leurs écritures commerciales, la douane prévoit :
 - i) La mainlevée des marchandises sur la base du minimum de renseignements nécessaires pour identifier les marchandises et permettre l'établissement ultérieur de la déclaration de marchandises définitive.

- ii) Le dédouanement des marchandises dans les locaux du déclarant ou tout autre lieu agréé par la douane.
- iii) L'acceptation d'une simple déclaration de marchandises pour toutes les importations ou exportations effectuées pendant une période déterminée, lorsque ces opérations sont réalisées fréquemment par la même personne.
- iv) La possibilité pour les personnes agréées de liquider elles-mêmes les droits et taxes sur la base de leurs propres écritures commerciales, sur lesquelles la douane s'appuie, le cas échéant, pour s'assurer de la conformité avec les autres prescriptions douanières.
- v) L'acceptation du dépôt de la déclaration de marchandises au moyen d'une mention dans les écritures de la personne agréée à compléter ultérieurement par une déclaration de marchandises complémentaire.

ARTICLE 21. SIMPLIFICATION DES DOCUMENTS

Chaque Partie contractante :

- a. Donne instruction à ses organes de contrôle d'utiliser la formule cadre des Nations unies/CE comme base de tout nouveau document ou document révisé sur support papier.
- b. Veille à remplacer les certificats et autres documents officiels qui accompagnent les marchandises et présentés avec celles-ci dans le cadre des procédures douanières par des communications électroniques entre les organismes publics compétents des pays concernés et attestant que les envois en question bénéficient de la certification.
- c. Accepte les certificats de navigabilité ou tout autre document attestant la conformité avec les normes aéronautiques aux fins de la vérification par la douane des importations de pièces détachées à utiliser dans les aéronefs affectés à des services internationaux.
- d. S'efforce d'atteindre les normes les plus élevées possibles en matière d'harmonisation des documents.

IV. DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 22. ACCORDS EXISTANTS

Le présent Accord prime sur les dispositions des accords conclus entre les Parties contractantes dès lors que le domaine concerné est régi par le présent Accord, sauf s'il existe des accords économiques plus libéraux.

ARTICLE 23. CONSULTATIONS

1. Les Parties contractantes s'efforcent de s'entendre sur l'interprétation et l'application du présent accord et se consultent régulièrement afin de résoudre de manière mutuellement satisfaisante toute question susceptible d'en affecter la mise en œuvre. Chaque Partie contractante peut demander des consultations avec toute autre Partie ou parties afin d'examiner l'interprétation et l'application de toute disposition du

présent Accord, y compris, mais non exclusivement, toute mesure existante ou proposée ou toute question dont elle estime qu'elle en affecte l'interprétation ou l'application.

2. La ou les parties faisant l'objet de la demande donne(nt) suite de manière adéquate à cette demande de consultations qui commenceront dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de dépôt de la demande, à moins qu'il n'en soit décidé autrement d'un commun accord entre les parties, pour les questions que la Partie requérante estime et déclare être urgentes. Dans tous les autres cas, les consultations commencent dès que possible, et au plus tard soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande de consultations, à moins qu'il n'en soit décidé autrement d'un commun accord entre les parties.

3. Chaque Partie contractante participant à ces consultations prépare et présente les éléments de preuve à l'appui de sa position afin de faciliter une prise de décision rationnelle, économique et en toute connaissance de cause. Avant le commencement de ces consultations, les parties contractantes qui y participent informent toutes les autres parties contractantes de la nature et de la date de ces consultations et ces autres parties contractantes pourront assister à ces consultations en qualité d'observateur.

ARTICLE 24. REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. Tout différend qui surgirait à propos du présent Accord et qui ne serait pas réglé à l'issue d'une première série de consultations formelles peut être soumis, si les parties en conviennent ainsi, à la décision d'une personne ou d'un organisme compétent. Faute d'accord entre les parties, le différend est soumis, à la demande d'une des parties, à un tribunal d'arbitrage, conformément aux procédures arrêtées ci-après.

2. Le tribunal d'arbitrage est composé de trois membres. Il est constitué comme suit :

a. Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie désigne un arbitre. S'il existe deux ou plusieurs parties dans un camp, les parties dans ce camp choisissent conjointement un membre pour le tribunal d'arbitrage. Dans les soixante (60) jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ils choisissent d'un commun accord un troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal arbitral.

b. Si l'une des parties ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à l'alinéa (a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des parties peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation ou aux désignations nécessaire(s) dans un délai trente (30) jours. Si le président du Conseil est ressortissant de l'une des parties, le vice-président le plus ancien qui n'est pas dans l'incapacité de se prononcer pour ces motifs procède à cette désignation.

3. Sauf autres dispositions convenues, le tribunal arbitral définit l'étendue de sa juridiction conformément au présent Accord et fixe ses règles de procédure. Après avoir été constitué, le tribunal peut recommander des mesures provisoires de soulagement, dans l'attente de sa sentence définitive. A l'initiative du tribunal ou à la demande de l'une des parties, une conférence destinée à déterminer les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre a lieu dans un délai maximal de quinze (15) jours suivant la fin de la constitution du tribunal.

4. Sauf autres dispositions convenues ou autres décisions du tribunal, chaque Partie soumet un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la fin de la constitution du tribunal. Les contre-mémoires doivent être déposés soixante (60) jours plus tard. Le tribunal procède à une audience à la demande de l'une des parties ou de sa propre initiative, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date limite des contre-mémoires.

5. Toute autre Partie au présent accord concernée par le différend doit avoir la possibilité de faire connaître ses vues au tribunal arbitral.

6. Sauf autres dispositions convenues par les parties, le tribunal s'efforce de prononcer une sentence par écrit dans un délai de trente (30) jours à compter de la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, à compter de la date à laquelle les deux contre-mémoires ont été déposés. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.

7. Les parties peuvent déposer des demandes d'explication de la sentence dans un délai de quinze (15) jours suivant le prononcé d'une sentence et toute explication est donnée dans un délai de quinze (15) jours suivant cette demande.

8. Chaque Partie met en œuvre pleinement et dans la mesure compatible avec sa législation nationale toute décision ou sentence rendue par le tribunal arbitral.

9. Les frais du tribunal arbitral, y compris les vacations et frais des arbitres, sont partagés à égalité entre les parties. Toute dépense engagée par le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale du fait des procédures mentionnées au paragraphe 2(b) du présent Article est réputée faire Partie des frais du tribunal arbitral.

ARTICLE 25. DROIT APPLICABLE ET JURIDICTIONS COMPETENTES

1. Les parties contractantes adoptent les mesures appropriées, conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives, afin d'assurer l'intégration du présent Accord et de toutes ses dispositions dans leurs dispositions législatives nationales respectives.

2. Le présent accord est régi par le droit international et les parties contractantes s'engagent à le mettre en œuvre consciencieusement.

3. Au cas où un différend surgirait entre deux ou plusieurs parties contractantes au sujet d'une quelconque disposition du présent accord, le différend est réputé avoir surgi dans le cadre du droit international, et est donc exclusivement réglé, quant à la sentence et son interprétation, en vertu des dispositions de l'Article 24 du présent Accord.

ARTICLE 26. MODIFICATION DE L'ACCORD

Le présent Accord est réexaminé par les parties contractantes à la demande de l'une d'elles et en tout état de cause deux/trois ans après son entrée en vigueur. Toute modification de l'accord exige [une décision unanime de toutes les parties contractantes] **OU** [la majorité des deux-tiers des parties contractantes] et entre en vigueur après le dépôt d'un instrument d'acceptation par l'ensemble [2/3] des parties contractantes, ou à toute date éventuellement fixée par la Partie contractante au moment de l'adoption des modifications.

ARTICLE 27. DENONCIATION

Toute Partie contractante peut décider de ne plus participer à l'Accord en notifiant par écrit sa décision à toutes les autres parties contractantes et en faisant part de son intention par la voie diplomatique. L'Accord cessera d'avoir effet pour cette Partie contractante un an suivant le jour de la notification. Il reste

en vigueur pour les autres parties contractantes dès lors que deux parties contractantes au moins en restent signataires.

ARTICLE 28. ENTREE EN VIGUEUR

1. Le présent Accord est soumis à approbation ou ratification conformément aux procédures internes des parties contractantes et chaque Partie contractante notifie aux autres parties contractantes l'accomplissement des formalités requises à cet effet.

2. Le présent Accord entre en vigueur à partir de la date à laquelle au moins deux Parties contractantes en ont approuvé ou ratifié les dispositions. L'accord entre en vigueur pour toute nouvelle Partie contractante à la date de l'approbation ou de la ratification de l'accord par cette nouvelle Partie contractante.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, les Parties contractantes font enregistrer cet Accord ainsi que toutes ses modifications à l'Organisation de l'aviation civile internationale en vertu de l'Article 83 de la Convention.

4. Tout État [sous réserve de l'approbation de toutes les Parties contractantes] **OU** [sous réserve de l'approbation à une majorité des deux tiers des parties contractantes] peut adhérer à l'accord en notifiant par écrit et par voie diplomatique son approbation ou sa ratification à toutes les autres Parties contractantes.

ANNEXE 1

AUTORITES AERONAUTIQUES DES PARTIES CONTRACTANTES

Parties contractantes

ANNEXE II

NORMES DE SECURITE ADOPTEES PAR LA MAJORITE DES PARTIES CONTRACTANTES