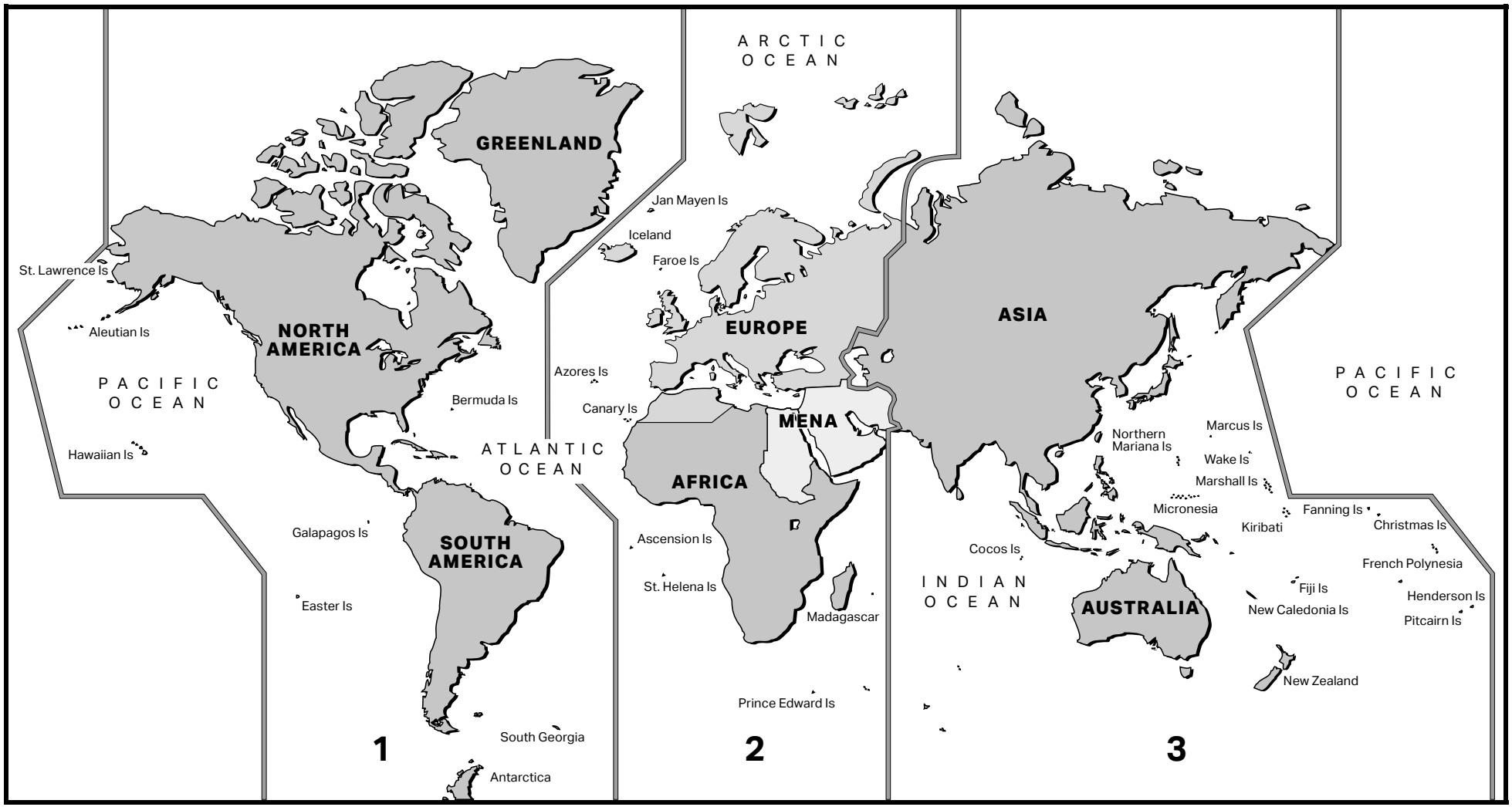
En vigueur dès le 1er octobre 2025

Manuel de l'agent de fret Résolution 801 - Internationale

Édition 48

IATA

ZONES DE CONFÉRENCES DE L'IATA



ZONE 1 • AMÉRIQUE DU NORD, CENTRALE ET DU SUD ET RÉGIONS VOISINES
ZONE 2 • EUROPE, MOYEN-ORIENT, AFRIQUE
ZONE 3 • EXTRÊME-ORIENT, AUSTRALIE, NOUVELLE-ZÉLANDE ET LES ILES DU PACIFIQUE

En vigueur dès le 1er octobre 2025

Manuel de l'agent de fret Résolution 801 - Internationale

Édition 48

SI VOUS CONSTATEZ UNE ERREUR, MERCI DE VOUS RÉFÉRER AU TEXTE ANGLAIS POUR VÉRIFICATION.

International Air Transport Association

CLAUSE DE LIMITATION DE RESPONSABILITÉ

Le contenu, les données et les informations (le « Contenu ») se trouvant dans cette publication (la « Publication ») sont fournis uniquement à titre informatif et mis à votre disposition « TELS QUELS » et « TEL QUE DISPONIBLES ».

L'IATA a déployé des efforts raisonnables pour s'assurer que le Contenu de cette Publication est exact et fiable. Toutefois, nous ne garantissons et ne validons pas l'exactitude, l'authenticité, l'origine, le suivi, la pertinence, la disponibilité ou la fiabilité des sources, l'exhaustivité ou la ponctualité d'un tel Contenu, et n'émettons aucune opinion quelle qu'elle soit à ce propos. L'IATA ne fait aucune déclaration et ne donne aucune garantie ni autre assurance, expresse ou implicite, quant à l'exactitude, au caractère suffisant, à la pertinence et à la validité du Contenu. Les observations de l'IATA sont faites du mieux possible et ne sont pas contraignantes, et elles ne doivent pas être considérées comme remplaçant, interprétant ou modifiant, en tout ou en partie, votre propre appréciation et évaluation ou les conseils d'un expert indépendant. Aucun élément de cette Publication ne constitue une recommandation, une approbation, une opinion ou une préférence de la part de l'IATA.

L'IATA n'a ni l'obligation ni la responsabilité de mettre à jour les informations fournies antérieurement ou de s'assurer que le Contenu le plus récent est fourni. L'IATA se réserve le droit de supprimer, d'ajouter ou de changer tout Contenu à tout moment. Les liens vers des sites Web ou des répertoires d'information tiers sont fournis à titre gracieux. L'IATA n'exprime aucune opinion sur le contenu des sites Web de tiers et n'assume aucune responsabilité à l'égard des informations de tiers. Les opinions exprimées dans les annonces publicitaires apparaissant dans cette Publication sont celles des annonceurs et ne reflètent pas nécessairement celles de l'IATA. La mention d'entreprises ou de produits spécifiques dans des annonces publicitaires n'implique pas que l'IATA les approuve ou les recommande de préférence à d'autres de nature similaire qui ne sont pas mentionnés ou annoncés.

Cette Publication n'est pas destinée à servir de base unique et exclusive pour l'évaluation et la prise de décisions, et ne constitue qu'un des nombreux autres moyens d'information à votre disposition. Il vous revient de faire vos propres déterminations et de demander les renseignements que vous pouvez juger nécessaires et appropriés. Vous devez, de manière indépendante et sans vous fonder uniquement sur les renseignements fournis dans cette Publication, effectuer vos propres analyse et évaluation de la nature et du niveau d'information dont vous pouvez avoir besoin, en fonction des renseignements, analyses et avis d'experts que vous pouvez juger appropriés et suffisants, et faire votre propre détermination et prendre vos propres décisions relativement au sujet en question.

Cette Publication est la propriété de l'IATA et elle est protégée par des droits d'auteur. Le contenu de la présente publication appartient à l'IATA ou est reproduit en vertu d'un consentement ou d'un permis accordé à l'IATA. Cette Publication et son Contenu sont mis à votre disposition avec la permission de l'IATA, et ne peuvent être copiés, publiés, partagés, désassemblés, rassemblés, utilisés en tout ou en partie, ou cités sans le consentement écrit préalable de l'IATA. Il est interdit, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'IATA, de revendre ou autrement commercialiser, de faire des extractions massives, d'une manière automatisée ou systématique, ou transférer autrement à une autre personne ou organisation, une partie quelconque de cette Publication et de son Contenu, que ce soit en totalité ou partiellement; stocker une partie quelconque de cette Publication, ou de tout Contenu, d'une manière qui permet à ce Contenu stocké d'être récupéré d'une façon manuelle, mécanique, électronique ou systématique par un abonné, un utilisateur ou une tierce partie; ou encore l'inclure dans, la fusionner avec, ou permettre une telle inclusion dans ou fusion avec, un autre système d'archivage ou de recherche.

DANS TOUTE LA MESURE PERMISE PAR LA LOI APPLICABLE, L'IATA DÉCLINE TOUTE DÉCLARATION OU GARANTIE (I) QUANT À LA CONDITION, LA QUALITÉ, LA PERFORMANCE, LA SÉCURITÉ, LA NON-VIOLATION, LA VALEUR MARCHANDE OU L'ADÉQUATION À UN USAGE PARTICULIER DE CETTE PUBLICATION ET DE SON CONTENU; OU (II) QUE L'ACCÈS À CETTE PUBLICATION OU L'UTILISATION QUI EN EST FAITE (Y COMPRIS LES FLUX AUTOMATISÉS OU AUTRES MODES DE TRANSMISSION) OU TOUT CONTENU FOURNI OU CONTRIBUÉ À CETTE PUBLICATION PAR DES TIERS SERONT ININTERROMPUS, EXACTS, LE PLUS À JOUR, COMPLETS OU SANS ERREUR. L'IATA EXCLUT TOUTE RESPONSABILITÉ (DANS LA MESURE PERMISE PAR LA LOI APPLICABLE) EN CE QUI CONCERNE LES COÛTS, PERTES, RÉCLAMATIONS, DOMMAGES, DÉPENSES OU PROCÉDURES DE QUELQUE NATURE QUE CE SOIT ENGAGÉS OU SUBIS PAR VOUS OU UNE AUTRE PARTIE QUI DÉCOULENT DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT DE L'UTILISATION DE CETTE PUBLICATION OU DE TOUT CONTENU QUI Y FIGURE OU AUQUEL ELLE DONNE ACCÈS, OU ENCORE EN RAISON DE LA NON-DISPONIBILITÉ DE LA TOTALITÉ OU D'UNE PARTIE DE CETTE PUBLICATION.

Montréal - Genève
Les données de catalogage avant publication peuvent être obtenues auprès de Bibliothèque et Archives Canada.
© International Air Transport Association. Tous droits réservés.

TABLE DES MATIÈRES

Page

Préface vii
Mécanismes du programme pour les Agences de Fret de l'IATA x
Demande d'enregistrement en qualité d'agent ou d'intermédiaire de fret de l'IATA xi
Critères financiers — Afrique de l'Est xii
Critères financiers locaux — Bahreïn xiii
Critères financiers — Bangladesh xv
Critères financiers proposés pour le Plan de crédit de l'industrie du fret (CICS) xvi
Critères financiers — Chine xix
Critères financiers — Corée xx
Critères financiers — Côte d'Ivoire xxi
Critères locaux — Ghana xxiii
Critères locaux — Égypte xxiv
Critères financiers locaux — Emirats Arabes Unis xxviii
Critères financiers — Hong Kong xxx
Critères financiers — Inde xxxii
Critères financiers — Indonésie xxxiv
Critères financiers locaux — Israël xxxv
Critères financiers — Japon xxxvii
Critères financiers — Koweit xxxvii
Critères financiers locaux — Liban xxxix
Critères financiers — Malaisie xl
Critères financiers — Maroc xli
Critères financiers — Oman xli
Critères financiers — Pakistan xliii
Critères financiers — Philippines xliv
Critères financiers — Qatar xlv
Critères financiers — Fédération Russe xlvi
Critères financiers — Royaume d'arabie Saoudite xlviii
Critères financiers — Singapour l
Critères financiers locaux — Afrique du sud lii
Critères financiers locaux — Sri Lanka liv
Critères financiers — Taipei Chinois lv
Critères financiers — Thaïlande lv
Critères financiers — Tunisie lvii
Critères financiers — Turquie lviii
Critères financiers — Vietnam lix
Code numérique IATA lxi
Changements nécessitant l'approbation de l'IATA lxii
Programme de formation des agents de fret international IATA lxiii
Sûreté du fret aérien et protection des actifs lxv
Informatisation du fret aérien lxvii
Réglementation IATA pour les marchandises dangereuses lxxi

Page

Reglementation pour le transport des marchandises dangereuses en format electronique (eDGR) ... lxxiii
La Réglementation IATA pour le transport des animaux vivants ... lxxiii
Manuel de régulation de fret périssable ... lxxiv
Unité de chargement (UC) ... lxxv
Systèmes de règlement des comptes de fret — CASSlink ... lxxvi
Procédures de réclamation de fret aérien ... lxxix
Utilisation du logo de l'IATA ... lxxix

Résolutions de l'IATA

049a Application des modifications aux tarifs de fret ... 1
502 Fret de faible densité ... 1
509 Taxation pour débours ... 2
512c Taxe de préparation de la Lettre de Transport Aérien ... 3
600 Expédition ... 4
600a La lettre de transport aérien ... 5
606 Étiquettes pour le fret ... 35
606a Étiquettes sans code-barre ... 43
607 Étiquettes réglementaires pour expéditions spéciales ... 46
612 Demande de modification des montants figurant sur la lettre de transport aérien et indiquer montants dans le dossier d'expedition ... 47
614 Procédures pour débours ... 48
618 Réglementation IATA pour le transport des marchandises dangereuses ... 49
620 Réglementation IATA concernant les animaux vivants ... 49
670 Procédures relatives à l'échange de messages pour le fret ... 50
671 Modifications aux procédures d'échange de messages sur le fret (Cargo-IMP) ... 50
1600t Utilisation de codes-barres et matériel y relatif dans le cadre du transport de fret ... 56
801 Réglementation des Agences de Fret ... 56
801 Section 1 — Qualifications requises pour l'enregistrement et le maintien sur la Liste des Agences de Fret ... 56
801 Section 2 — Procédures ... 61
801 Section 3 — Commission/Rémunération ... 63
801 Section 4 — Mesures affectant la situation d'un Agent ... 64
801 Section 5 — Changements de propriété, de statut juridique, de nom ou d'adresse ... 65
801 Section 6 — Réexamen par le Commissaire aux Agences ... 69
801 Section 7 — Encaissement de fonds; irrégularités et défaut de paiement (autres que dans le cadre du Système de Règlement des Comptes de Fret — CASS-Export) ... 70
801 Section 8 — Transmission des LTAs, facturation, paiements et encaissement de fonds et défaut de paiement (dans le cadre du Système de Règlement des Comptes de Fret — CASS-Export) ... 70
801 Section 9 — Conséquences d'un défaut de paiement ... 71
801 Section 10 — Révision par arbitrage à la demande de l'Agent ... 71
801 Section 11 — Droits d'Agence ... 72
801 Annexe ‘A’ — Notification de changement ... 74
801 Annexe ‘B’ — Facture pour ventes de fret/ajustement ... 75
801a(II) Contrat d'Agence de Fret (II) ... 76
801c Conseil Consultatif IATA/FIATA ... 80
801r Procédures à suivre pour la remise des États de ventes et les paiements ... 82
801r Section 1 — Encaissement; irrégularités et défauts de paiement (autres que dans le cadre d'un Système de Règlement des Comptes de Fret — CASS-Export) (excepté l'Australie) ... 82
801r Section 2 — Bordereaux récapitulatifs des lettres de transport aérien, facturation, règlements et encaissements, défauts de paiement (dans le cadre du Système de Règlement des Comptes de Fret — CASS-Export) ... 87
801r Section 3 — Conséquences du défaut de paiement ... 93
801r Annexe ‘A’ — Facture pour ventes de fret/ajustement ... 97

Résolutions de l'IATA **Page**

811d Le Commissaire aux Agences 98
811e Conduite des reexamens par le commissaire aux agences 100
811f Conduite d'examens par le Commissaire pour les associés CASS 103
817 Garanties financières 105
821 Code numérique pour les Bureaux de fret IATA 110
823 Définitions des termes utilisés dans les Résolutions relatives aux Agences de Fret 111
825 CASS-Groupe de gestion de la Conférence des agences de fret (C-CMG) 116
827 Conseil Consultatif Local (LCC) 117
829 Administrateur des Agences 119
831 Conséquences d'une infraction aux procédures relatives à l'émission des lettres de transport aérien 119
833 Expéditions 'Prêtes au transport' 120
833a Mesures de sécurité pour expéditions regroupées 121
851 Système de règlement des comptes fret 122
851f Annulé 153
853 Système de règlement des comptes fret — CASS-import & redevances d'aérogare 154
881 Tarifs réduits pour Agents de Fret (à l'exception des États-Unis) 170
883 Tarifs réduits pour candidats suivant certains cours agréés de formation en fret de IATA ou se présentant à des examens en la matière (États-Unis exceptés) 173
893 Divulguer la position prise par un autre membre lors d'une réunion de l'IATA 174

Liste des Compagnies membres de l'IATA 175
Compagnies membres de l'IATA ayant déposé une déclaration générale de nomination 179
Glossaire 183
Index alphabétique 187

PRÉFACE

Les expéditions de fret ne se déplacent pas toutes seules. Elles sont assurées par des personnes travaillant dans différentes entreprises, suivant des processus clairs. Les compagnies aériennes s'appuient sur une multitude de partenaires au sein de la chaîne d'approvisionnement pour garantir que les expéditions arrivent dans les conditions requises, prêtes à être transportées.

Pour y parvenir, toutes les parties prenantes doivent comprendre et respecter les procédures opérationnelles. Celles-ci peuvent concerner la manutention des unités de chargement (ULD), la gestion des marchandises périssables ou urgentes, ou encore l'identification et le traitement des marchandises dangereuses. Au-delà de la manutention, les expéditions doivent également être facturées et payées avec précision.

La chaîne d'approvisionnement du fret aérien est composée de professionnels diversifiés, chacun apportant une expertise spécialisée et une expérience pratique. Le Programme des agences de fret, par l'intermédiaire de ses membres de la Conférence, fournit un cadre structuré pour gérer efficacement ces relations commerciales.

L'IATA publie le Manuel de l'Agent de Fret pour communiquer à tous les participants ou parties intéressées les décisions de la Conférence des agences de fret régissant les procédures de l'industrie. Le manuel contient également des informations sur les développements réglementaires et les informations pertinentes du secteur.

Ce manuel contient la Résolution 801 (édition internationale).

Il est essentiel que la direction et le personnel de chaque Agent de Fret soient au courant du contenu réglementaire de ce Manuel. Le bureau principal de chaque Agent de Fret agréé par l'IATA en reçoit un exemplaire gratuit et des exemplaires supplémentaires peuvent être obtenus sur demande.

Le lecteur de cette publication, et en particulier celui ou celle qui la lit pour la première fois, se pose probablement des questions telles que : Qu'est-ce que le Programme des Agences de Fret IATA? Que doit faire une entreprise pour devenir ou rester un Agent de Fret IATA? Quelles compagnies aériennes sont Membres de l'IATA? Que signifie l'automatisation du Fret Aérien? Les réponses à ces questions, ainsi qu'à beaucoup d'autres, se trouvent dans cette édition. Les personnes aspirant à une connaissance plus vaste ou plus approfondie des pratiques de l'industrie du fret aérien trouveront une liste de publications spécialisées de l'IATA en dernière page de ce Manuel (couverture intérieure). Celles-ci peuvent s'obtenir auprès des principaux bureaux de l'IATA.

Les symboles suivants placés dans la marge en regard d'un article sont des signes utilisés pour les Résolutions qui indiquent un changement intervenu depuis l'édition précédente du manuel :

Symbole	Signification
□	nouvel article
△	modification apportée à un article
⊗	annulation d'un article

Il s'agit de la 48e édition du Manuel de l'agent de fret Résolution 801. Le manuel contient toutes les résolutions adoptées par la Conférence des agences de fret en 2025.

Ce qui suit est un résumé de ces modifications:

Critères financiers - Vietnam

— Modification rédactionnelle du paramètre 2.6 Valeur nette tangible du tableau du chiffre d'affaires : « 0,50-0,99 » à « 0,50-0,74 ».

Critères financiers - Thaïlande

— Modification de l'exigence selon laquelle les documents ne doivent pas dater de plus de six à douze mois au moment de la soumission à l'IATA.

Résolution 801 – Réglementation des agences de fret

— Modification de la résolution afin de permettre l'annulation de la résiliation suite à un non-respect administratif selon certains critères et dans un délai limité.

— Modification du texte de la résolution afin d'ajouter une option pour les entités en mesure d'ajouter la mention d'approbation requise dans le certificat lui-même sans avoir à émettre de lettres distinctes.

— Modification du texte de la résolution concernant l'arbitrage afin de l'harmoniser avec l'Agence et le contrat d'associé CASS.

Résolution 801r – Procédures à suivre pour la remise des états de ventes et les paiements

— Insertion de nouvelles sections accordant le pouvoir à l'administrateur de l'Agence d'agir en cas de suspicion que la capacité de paiement d'un participant au CASS est compromise.

Résolution 817 – Garanties financières

— Modification de la résolution pour inclure la solution de garantie bancaire SWIFT et inclure plusieurs dispositions pour régir la gestion d'une telle solution, ainsi que des contrôles supplémentaires sur les garanties bancaires papier, pour permettre à l'IATA de standardiser les processus.

Résolution 823 – Définitions des termes utilisés dans les résolutions relatives aux agences de fret

— Suppression de la référence à l'« autorisation de voyage ».

— Ajout d'une définition supplémentaire pour les fonds compensés.

Résolution 827 – Conseil Consultatif Local (LCC)

— Inclusion d'une clarification spécifique quant aux situations locales uniques auxquelles les questions opérationnelles du CASS peuvent se référer.

Résolution 851 Annexe 'D4' – Exigences Mondiales des Associés CASS

— Modification de la résolution afin de préciser que, pour les associés de CASS, la garantie financière initiale est conservée pendant 36 mois à compter de la date d'approbation initiale.

— Modification de la résolution afin de préciser que lorsqu'un associé de CASS cumule deux irrégularités sur une période de 12 mois consécutifs, une garantie financière sera demandée. Elle sera libérée si, dans les 36 mois consécutifs suivant la présentation de la garantie financière, aucune irrégularité ni aucun défaut n'a été constaté.

Résolution 881 – Tarifs reduits pour agents de fret

— Ajustement de la résolution pour permettre aux agents de fret de continuer à demander des tarifs réduits pour le transport aérien de passagers directement aux transporteurs concernés en utilisant le formulaire inclus dans la résolution 881.

Note: *Pour répondre aux nouvelles exigences de la résolution 811d, annexe «A», qui mandate le commissaire de l'Agence du Cargo à maintenir un site d'information, l'attention du lecteur est attirée sur ce site: www.cac.aero*

Le dialogue entre l'IATA et le secteur des agences de fret aérien s'est établi et se poursuit depuis plusieurs années sur un plan international, ceci par l'intermédiaire d'un Conseil Consultatif composé de membres de l'IATA et de la FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés). Ces consultations ont permis de résoudre des difficultés, de simplifier les procédures et de faire adopter des innovations par la Conférence, ainsi que d'améliorer la communication entre branches apparentées dans le cadre ce cette même industrie.

Toutes les Compagnies aériennes affiliées à l'IATA prennent part aux activités corporatives de l'Association et se trouvent par conséquent assujetties aux Résolutions de la Conférence des Agences de Fret et à celles de la Conférence des Services de Fret. Dans ce manuel, ces Résolutions sont respectivement identifiées par les initiales ‘CAC’ ou ‘CSC’ à la suite de leur titre. Les Résolutions des Conférences de Coordination des Tarifs (CCT) lient les Compagnies Membres ayant choisi de participer aux activités de la CCT et sont identifiées sur la liste des Compagnies Membres de l'IATA figurant à la fin du manuel.

Administrateur des Agences

MÉCANISMES DU PROGRAMME POUR LES AGENCES DE FRET DE L'IATA

L'insertion d'un nom dans la Liste des Agences de Fret est le résultat d'un système circonstancié d'examens et de contrôles qui a été créé par les Compagnies Membres de l'IATA pour pouvoir s'entourer d'intermédiaires de toute confiance. Le processus d'accréditation entre dans le cadre de l'une des activités de l'industrie qui est connue sous le nom de Programme pour les Agences de Fret IATA.

Ce programme se compose essentiellement d'une série de Résolutions reproduites dans ce manuel, qui ont été adoptées par la Conférence des Agences de Fret (CAConf-Cargo Agency Conference) et révisées en fonction de l'expérience acquise. La CAConf est composée de directeurs de toutes les compagnies aériennes Membres de l'IATA. Cette Conférence se tient normalement chaque année au mois de novembre mais des réunions extraordinaires peuvent avoir lieu en tout temps pour traiter des questions urgentes.

Les décisions relatives à l'adoption des Résolutions de la CAConf doivent être prises à l'unanimité des voix. Dès leur adoption, ces Résolutions sont soumises aux diverses autorités gouvernementales pour examen et elles peuvent être mises en vigueur dès approbation par ces dernières.

Pour des raisons de commodité, les Compagnies ont divisé le globe en trois zones IATA :

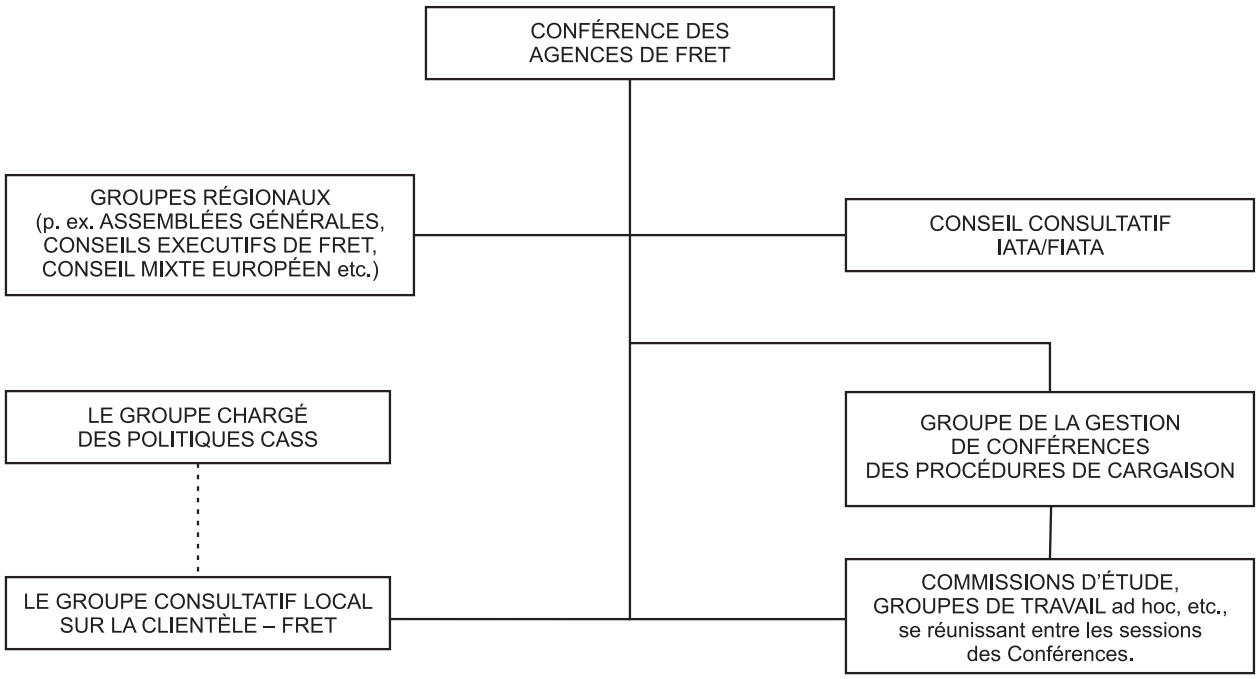
Zone 1 : Amérique du Nord, Amérique Centrale et Amérique du Sud;

Zone 2 : Europe, Afrique et Moyen-Orient;

Zone 3 : Asie à partir de l'Est de l'Iran et Australie.

La Division des Services de distribution et financiers de l'IATA (IDFS) prêtent assistance, par le biais du Secrétariat, à la CAConf, aux programmes régionaux ainsi qu'aux autres groupes de travail spécialisés qui secondent la CAConf, constituant ainsi un facteur de continuité pour le Programme des Agences.

L'éventail de participation des compagnies aériennes à la gestion du Programme des Agences de Fret va de l'équipe dirigeante au siège social, pour la Conférence jusqu'aux cadres de districts, en passant par les directeurs régionaux pour les commissions locales. La haute direction commerciale des compagnies aériennes détient en outre un élément de contrôle par le truchement des activités que poursuit le Comité de Fret de l'IATA. Si l'on veut bien se souvenir que les agences sont à l'origine d'une grosse partie du trafic de fret aérien, on comprendra aisément que la direction des compagnies aériennes accorde un réel intérêt au Programme des Agences.



En parallèle avec les consultations internes des compagnies aériennes ayant trait aux activités précitées, il existe un programme très important de consultations avec le secteur des agences de fret, qui ne cesse de se développer. Dans la plupart des cas, ces consultations sont menées avec la FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés), qui représente les agents de fret aérien à l'échelle mondiale. Il existe en outre des consultations régionales dans différents pays et, lorsque les circonstances l'exigent, des consultations englobant l'ensemble de l'industrie ont également lieu à l'échelon national.

Activité de premier plan, le secteur de la formation a, au fil des ans, élaboré, mis en place et administré avec succès à l'intention du personnel des agences de fret des programmes de formation professionnelle d'une qualité inégalée, qui sont fort bien décrits ailleurs dans le présent Manuel.

Menant une activité toute aussi frappante de par la nature même de son travail, le Conseil Consultatif IATA/FIATA est depuis de nombreuses années un interlocuteur privilégié auprès de la Conférence des Agences de Fret. Il a par conséquent exercé une influence prépondérante dans la modernisation et la refonte du Programme des Agences de Fret et a fourni nombre de conseils pratiques judicieux pour le développement des Systèmes de Règlement des Comptes de Fret (CASS-Cargo Accounts Settlement Systems).

Le schéma en page précédente illustre les relations entre ces divers comités.

Tout Agent de Fret IATA qui rencontrerait des difficultés dans l'interprétation ou l'application des règles citées dans cette publication peut obtenir des renseignements ou directives auprès des instances suivantes :

— une compagnie membre de l'IATA, de préférence le transporteur national du pays où l'Agent est établi;
— l'association professionnelle nationale dont fait partie l'Agent et qui est en mesure de s'adresser à la FIATA;
— La Division des Services de distribution et financiers de l'IATA, par le truchement de ses bureaux régionaux à Genève, Montréal et Singapour.

L'expérience a démontré que la plupart des difficultés éventuelles d'interprétation ou d'application peuvent ainsi être aisément résolues. Cependant, si la difficulté rencontrée se rapporte à une question de principe importante, l'appareil consultatif IATA/FIATA est à même d'en faire l'analyse détaillée et de rechercher une solution dans le cadre de la CAConf. A ce propos, les statuts de la Conférence autorisent des tiers à lui présenter leurs vues à propos des sujets inscrits à l'ordre du jour et qui sont du ressort de cette Conférence. Les détails sur la façon de procéder à cet effet peuvent être obtenus auprès de l'Administrateur des Agences à Genève.

DEMANDE D'ENREGISTREMENT EN QUALITÉ D'AGENT OU D'INTERMÉDIAIRE DE FRET DE L'IATA

La Réglementation des agences de fret a été établie dans le but de fixer les rapports entre les agents et les intermédiaires d'une part et les compagnies aériennes membres de l'IATA d'autre part. Cette Réglementation définit les droits et les obligations des deux parties ainsi que les procédures à suivre pour l'examen des candidatures d'agents en vue d'obtenir l'accréditation de l'IATA à titre d'agence de fret.

Toute personne ou tout organisme ayant une activité dans le domaine du fret aérien depuis six mois au moins et désirant être accrédités en qualité d'agent ou d'intermédiaire de fret de l'IATA peuvent poser leur candidature, à présenter sous forme de réponses à un questionnaire. Ce questionnaire a été adopté par toutes les compagnies membres et fait partie de la Réglementation contenue dans le présent manuel. On peut aussi se le procurer en visitant notre site Web à l'adresse URL http://www.iata.org/customer-portal/Pages/index.aspx

Les conditions requises pour obtenir l'accréditation en qualité d'agent ou d'intermédiaire de fret sont les suivantes :

— un personnel qualifié et bien formé, en particulier pour le vérification des marchandises dangereuses;
— une situation financière saine;
— des locaux de travail et des installations de manutention appropriés; ainsi que
— la promotion active et la vente de transport arien international.

En ce qui concerne les qualifications du personnel, chaque candidat doit avoir à son service au moins deux personnes travaillant à plein temps et ayant suivi récemment un cours de formation sur l'application de la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses, ainsi que deux personnes (pas nécessairement les mêmes) ayant suivi un cours de base dans le domaine du fret aérien. Les cours organisés par toutes les compagnies aériennes affiliées à l'IATA, les programmes de formation IATA pour étude à domicile et ceux de divers organismes gouvernementaux sont des cours reconnus. Certains cours dispensés par d'autres instituts de formation ont également été approuvés. Pour tout renseignement, les personnes intéressées sont invitées à s'informer auprès de l'Administration des agences de fret de l'IATA.

En outre, à compter du 1er octobre 2004, toutes les succursales des agents et des intermédiaires de fret de l'IATA où du fret aérien est préparé pour le transport devront être enregistrées et avoir chacune un minimum de deux employés compétents à temps plein, qualifiés pour fournir les services et assurer le vérification prescrit. Par ailleurs, au moins une de ces personnes compétentes, qualifiée pour le traitement des marchandises dangereuses doit être présente là où du fret aérien est préparé pour le transport, pendant les heures d'ouverture.

Des dispositions plus élaborées que celles précitées ainsi que d'autres critères peuvent être appliqués dans certaines contrées ou certains pays, selon les décisions prises par les commissions IATA locales, conformément aux règles propres à tout programme régional. Celles-ci sont communiquées aux candidats dans les pays concernés.

Chaque demande dûment remplie fait l'objet d'un examen visant à déterminer si oui ou non cet agent remplit les conditions requises pour son enregistrement. Toutes les compagnies membres ont un délai de 30 jours pour fournir à l'Administrateur des agences des preuves selon lesquelles, à leur avis, la candidature devrait être rejetée.

Tout agent ou intermédiaire de fret nouvellement accrédité par l'IATA devra signer un Contrat d'agence ou d'intermédiaire de fret, après quoi les compagnies membres de l'IATA pourront nommer l'agent ou l'intermédiaire de fret pour les représenter dans le pays d'enregistrement.

FRAIS DU PROGRAMME

Les types de frais décrits et applicables dans le programme d'agence de fret sont publiés sur le portail client IATA. Une liste de ces frais et autres services peut être téléchargée à partir des liens ci-dessous.

- **Afrique et Moyen-Orient**

https://iata.my.salesforce.com/sfc/p/#2000000008TF/a/5J000000EISN/91bWibS3o_zckOy66YzN.WqeJsAXwCqrl3f4YDx3DL8

- **Pacifique Sud-Ouest**

https://iata.my.salesforce.com/sfc/p/2000000008TF/a/5J000001gz03/Jc3M0KjR892nWe6YQZO5ifT.xwE4PBArlfL8UDGtedc

CRITÈRES FINANCIERS — AFRIQUE DE L'EST

La personne morale agissant en qualité d'agent de fret de l'IATA doit produire tous les ans des états financiers annuels complets et dûment vérifiés indiquant les ventes de transport aérien et la liste chronologique des débiteurs. Ces états doivent être fournis à l'IATA sur demande ou au plus tard dans les six mois suivant la clôture de l'exercice de l'agent. Ce dernier doit être en mesure de présenter des états approuvés attestant une situation financière satisfaisante, à savoir :

a) Bénéfice net positif

b) Ratio de liquidité positif

c) Capital social proportionnel au chiffre d'affaires (comme suit) :

Le capital social libéré doit correspondre au moins à 2% du chiffre d'affaires annuel d'une entreprise en activité depuis moins de cinq ans et à 1% du chiffre d'affaires annuel d'une entreprise en activité depuis plus de cinq ans. Si les comptes vérifiés indiquent que l'agent est insolvable, ce dernier sera alors placé en régime de paiement au comptant et devra cesser immédiatement toute activité, et ce jusqu'à ce que des mesures correctives soient prises. Si l'insolvabilité n'est pas réglée dans les 60 jours, l'agent verra son contrat révoqué.

RENTABILITÉ

Tous les comptes doivent montrer que l'agent a enregistré un bénéfice avant impôts à la fin d'une période comptable. Si tel n'est pas le cas, une pleine garantie sera exigée jusqu'à ce que l'agent puisse prouver qu'il est de nouveau rentable.

GARANTIE

Un agent peut être tenu de fournir une garantie financière additionnelle consistant en un cautionnement ou une garantie d'une banque ou compagnie d'assurance, auquel cas :

a) L'émission du cautionnement ou de la garantie, sous une forme acceptée, doit être effectuée par une banque ou une compagnie d'assurance reconnue. Le montant de la garantie sera basé sur la moyenne des opérations au comptant pour huit semaines moins la valeur nette*. Toute garantie sera révisée au moins une fois par année.

b) Tous les agents peuvent se voir offrir comme option la possibilité de produire des rapports plus fréquents et de verser toutes les deux semaines les sommes dues à tous les transporteurs aériens de façon à bénéficier d'une réduction additionnelle de 40% de la garantie.

* Les opérations au comptant représentent toutes les ventes nettes moins les ventes sur carte de crédit. La valeur nette correspond à la somme du capital social et des bénéfices non répartis moins le passif à long terme.

RÉDUCTION DE LA GARANTIE

Des dispositions spéciales ont été prises pour que le montant de la garantie soit réduit, dans la mesure où l'agent satisfait aux critères financiers et sous réserve en outre des conditions suivantes :

- L'agent ne peut s'être placé plus de deux fois en situation d'irrégularité pour défaut de paiement au cours des 12 mois précédents.

Désormais, les irrégularités survenues avant un changement important de propriété (plus de 30%) ne seront plus imputées aux nouveaux propriétaires. Toutefois, cela ne s'appliquera pas advenant un changement de propriété ou de participation inférieur à 30% ou un changement de dénomination, auquel cas les avis d'irrégularités émis pendant les 12 mois précédents seront maintenus.

- L'agent ne doit pas avoir été déclaré en défaut de paiement au cours des cinq années précédentes.

La garantie peut être réduite comme suit :

Nombre d'années en activité	% de réduction
0 — <5	0%
5 — <7	10%
7 — <10	20%
>10	30%

NOUVEAUX CANDIDATS

a) Un candidat doit avoir été en activité comme agent de fret six mois avant de demander l'accréditation de l'IATA.

b) Tout candidat qui est dans l'impossibilité de produire des états financiers complets et dûment vérifiés reflétant une période d'activité de deux ans sera tenu de fournir une pleine garantie.

c) La garantie bancaire sera basée sur la moyenne approximative des opérations au comptant sur huit semaines* moins la valeur nette ou 15 000 USD (ou l'équivalent dans la monnaie locale), selon le montant le plus élevé.

d) Tout candidat dont les comptes font état de liquidités négatives et/ou qui n'a pas déclaré de bénéfice avant impôts se verra accorder l'accréditation une fois qu'il sera en mesure de prouver que sa situation financière s'est améliorée.

CRITÈRES FINANCIERS LOCAUX — BAHREÏN

Note: Critères financiers locaux pour Bahreïn seront en vigueur le 01 Janvier 2017

1. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

1.1 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des comptes vérifiés des Agents

1.2 Les contrôles financiers suivants s'appliquent pour l'évaluation des comptes vérifiés d'un Agent :

1.2.1 Les avoirs nets doivent être positifs

1.2.2 Les avoirs nets divisés par le montant des dettes à long terme et autres passifs à long terme doivent être supérieurs à zéro virgule cinq (0,5)

1.2.3 L'EBITDA (revenus avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et dotations exceptionnelles) doit être positif

1.2.4 L'EBITDA doit être au moins deux (2) fois supérieur aux charges d'intérêts

1.2.5 Le montant des actifs à court terme ajustés doit excéder le passif à court terme

2. EXAMEN FINANCIER ANNUEL

2.1 Tous les Agents doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier ou conformément aux exigences de la législation, pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la section 1.

Si un Agent exerce son activité depuis moins de 12 mois au moment où il pose sa candidature, il doit fournir à la place un bilan d'ouverture.

2.2 Tous les agents doivent fournir une Garantie financière conformément à la section 3 des présents critères.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

3.1 La garantie financière devra être automatiquement renouvelable.

3.2 Le montant de la garantie financière exigée doit au minimum couvrir le montant exposé au risque calculé comme indiqué ci-après au moyen du montant des ventes au comptant du CASS, qui équivaut à la moyenne des ventes à risque journalières pour les ventes au comptant nettes des 12 derniers mois. Si la garantie financière existante s'avère insuffisante pour couvrir le montant exposé au risque, le montant de la garantie financière exigée sera augmenté pour couvrir ledit montant de risque.

(Ventes des 12 derniers mois/365) X ventes à risque journalières

Sous réserve d'un montant minimal de 35 000,00 USD (trente-cinq mille dollars américains)

3.3 Nouveaux candidats :

3.3.1 Les anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit :

(Ventes estimées ou historique des ventes CASS sur 12 mois, (selon la valeur la plus élevée)/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 35 000,00 USD (trente-cinq mille dollars américains)

3.3.2 Les agents qui ne sont pas d'anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit:

(Ventes estimées/365) X ventes à risque journalières Sous réserve d'un montant minimal de 35 000,00 USD (trente-cinq mille dollars américains)

4. DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS DANS LES PRÉSENTES DIRECTIVES

Actifs à court terme ajustés : désigne les actifs à court terme tels que figurant dans le bilan comptable après avoir déduit :

- les stocks et les opérations en cours
- les dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA
- les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective)
- les créances douteuses
- les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA

Ces descriptions générales peuvent être modifiées en faveur de conditions spécifiquement définies en vertu des Principes comptables généralement reconnus (PCGR) locaux applicables et communiqués dans les états financiers.

Passif à court terme : désigne le passif à court terme, tel que défini dans le bilan des comptes

EBITDA : revenus avant intérêt, impôt, dépréciation et amortissement.

Examen financier : désigne un examen de la situation financière d'un Agent ou le calcul du montant de la garantie financière exigée conformément à ces critères financiers locaux.

Irrégularité : s'entend de toute irrégularité appliquée en vertu de la règlementation des agents de fret pour violation de cette dernière, pouvant comprendre, sans pour autant s'y limiter, des irrégularités financières.

Les avoirs nets ou fonds des actionnaires/propriétaires comprennent :

- le capital social
- les primes d'émission
- les bénéfices non distribués
- les autres réserves distribuables
- les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes déclarés

Dettes à long terme : s'entend de toutes les dettes du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice

Passif à long terme : tous les éléments du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice

Examen : désigne toute estimation ou évaluation de la conformité constante d'un agent à la réglementation des agents de fret

Ventes journalières à risque : désigne le nombre de jours à compter du début de la période de reddition de compte considérée jusqu'à la date de versement, plus une marge correspondant au nombre de jours de la période de grâce.

CRITÈRES FINANCIERS — BANGLADESH

1. RÈGLES GÉNÉRALES

1.1 Les Comptes vérifiés désignent des comptes examinés par un commissaire aux comptes, reconnu compétent par une autorité réglementaire pour effectuer un audit devant être présenté à l'IATA.

2. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

2.1 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des Comptes vérifiés des Agents.

2.2 Les contrôles financiers suivants s'appliquent pour l'évaluation des Comptes vérifiés d'un Agent :

2.2.1 L'Agent doit disposer d'avoirs nets.

2.2.2 Les avoirs nets divisés par le montant des dettes à long terme et autres passifs à long terme doivent être supérieurs à 0,5.

2.2.3 L'EBITDA (revenus avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et dotations exceptionnelles) doit être positif, sauf circonstances exceptionnelles.

2.2.4 L'EBITDA doit être au moins deux fois supérieur aux charges d'intérêts.

2.2.5 Le montant des actifs à court terme ajustés doit excéder le passif à court terme.

3. EXAMENS FINANCIERS ANNUELS

3.1 Tous les Agents doivent fournir des Comptes vérifiés au plus tard 12 mois après la fin de chaque exercice financier pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la Section 2.

4. EXAMENS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES

4.1 Pour tout Examen financier effectué, pour une raison valable, à un autre moment qu'à la fin de l'exercice financier d'un Agent, l'IATA peut effectuer un Examen financier conformément à la section 3, tel qu'applicable à cet Agent, en examinant les comptes mensuels de gestion internes de l'Agent qui font état des résultats pour chaque mois depuis la dernière date d'exercice ainsi que des résultats cumulés à ce jour, et le dernier bilan.

5. GARANTIE FINANCIÈRE

5.1 Un Agent ne sera pas agréé ou ne continuera pas à être agréé tant que toute Garantie financière devant être fournie à l'IATA n'a pas été reçue par l'IATA et confirmée à l'IATA par le biais d'une confirmation écrite, reçue directement du tiers assurant la Garantie financière précisant que ladite Garantie a bien été émise par ce tiers et qu'elle est valable.

5.2 Les Garanties financières feront l'objet d'une période de réclamation minimum de quatre-vingt-dix (90) jours après expiration, et seront valables pendant au moins un an.

5.3 Tous les Agents doivent fournir une Garantie financière d'un montant minimum de 3 millions BDT pour être accrédités ou pour conserver leur accréditation, ou

5.4 Fournir une Garantie financière d'un montant minimum calculé sur la base des ventes CASS nettes au comptant au cours des 12 derniers mois, pour le nombre de ventes à risque journalières, selon la valeur la plus élevée.

5.5 La « Période moyenne d'exposition » désigne le nombre de jours à compter du début de la période comptable de l'Agent jusqu'à la date de versement de ladite ou lesdites période(s), plus une marge pouvant aller jusqu'à dix jours.

5.6 À tout moment, si la Garantie financière existante s'avère insuffisante pour couvrir le Montant en risque, le montant de la Garantie financière exigée sera augmenté pour couvrir ledit Montant en risque.

5.7 Le Montant en risque est calculé en divisant le total des ventes au comptant pour la période des 12 derniers mois par 360 (24 périodes comptables), et en multipliant ce résultat par le nombre de « ventes à risque journalières » telles que définies au Sous-paragraphe 5.5 ci-dessus.

6. CHANGEMENT SIGNIFICATIF AU NIVEAU DES VENTES BRUTES DU CASS

6.1 Un changement significatif désigne tout changement dans l'activité de l'Agent engendrant une modification de ses ventes brutes du CASS de plus de 10 % au regard des 12 derniers mois. Un changement peut consister en une augmentation ou une baisse des ventes brutes du CASS.

6.2 Un Examen financier intermédiaire peut également être initié par l'IATA lorsque l'IATA est informée d'un changement significatif au niveau des ventes brutes du CASS conformément à la Section 4.

7. DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS DANS LES PRÉSENTS CRITÈRES

7.1 **Actifs à court terme ajustés** désigne les actifs à court terme au sens entendu dans le bilan des comptes après avoir déduit :

- les stocks et les opérations en cours,
- les dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA,
- les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective),
- les créances douteuses,
- les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA.

7.2 Comptes vérifiés - sont définis comme des états financiers examinés et signés / certifiés par un comptable agréé qui est également un vérificateur indépendant. Les états financiers comprennent l'état des résultats, le bilan, le rapport des vérificateurs et les notes aux comptes, le cas échéant.

7.3 Passif à court terme désigne le passif à court terme, tel que défini dans le bilan des comptes.

7.4 EBITDA désigne les revenus avant intérêt, impôt, dépréciation et amortissement.

7.5 L'irrégularité financière désigne une irrégularité appliquée en raison du non-respect des procédures de déclaration et de remise en demeure décrites dans la Résolution 801r, y compris, mais sans s'y limiter, les irrégularités décrites dans la Résolution 801r.

7.6 L'examen financier signifie un examen de la situation financière d'un agent ou le calcul du montant de la sécurité financière requis conformément à la présente Résolution 801 lue avec ces critères.

7.7 Pour irrégularité s'entend de toute irrégularité appliquée en vertu de la règlementation des agents de fret pour violation de cette dernière, pouvant comprendre, sans pour autant s'y limiter, des irrégularités financières.

7.8 Les avoirs nets ou fonds des actionnaires/ propriétaires comprennent

- le capital social
- les primes d'émission
- les bénéfices non distribués
- les autres réserves distribuables
- les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes déclarés

7.9 Dettes à long terme: s'entend de toutes les dettes du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

7.10 Passif à long terme: tous les éléments du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

7.11 Examen : désigne toute estimation ou évaluation de la conformité constante d'un agent à la réglementation des agents de fret.

CRITÈRES FINANCIERS PROPOSÉS POUR LE PLAN DE CRÉDIT DE L'INDUSTRIE DU FRET (CICS)

INTRODUCTION DU PLAN DE CRÉDIT DE L'INDUSTRIE DU FRET (CICS)

Afin de tirer parti du mécanisme CASS couronné de succès, un système de limite de crédit sera instauré pour remplacer l'actuel plan de crédit illimité. De concert avec l'application d'une limite de crédit globale de l'industrie, les transporteurs renonceront aux exigences en termes de garantie individuelle. La limite de crédit établie tiendra compte de différents facteurs comme l'historique des opérations CASS et elle sera assujettie à un examen financier concluant. Toute demande de crédit en sus de la limite fixée par l'industrie sera assujettie à la présentation d'une garantie financière.

SITUATION FINANCIÈRE

Les candidats devront soumettre des états financiers comprenant un état des profits et pertes et un bilan certifiés courants, qui ont été préparés et émis séparément selon les pratiques comptables locales. Tous les agents de fret IATA participant au Programme canadien de fret aérien participeront également au Plan de crédit de l'industrie du fret (CICS) et se verront accorder une limite de crédit de l'industrie conformément aux règles et procédures publiées dans le Manuel.

Les candidats doivent indiquer le niveau de crédit requis.

Si la situation financière d'un agent et/ou son niveau de crédit font l'objet d'une évaluation de la part de l'Administrateur des agences, l'agent peut être tenu de :

1) fournir les documents indiqués dans le Manuel et jugés nécessaires pour cet examen;
2) renouveler la date d'expiration et la garantie ou la caution bancaire;
3) revoir le niveau d'une garantie ou caution bancaire;
4) régler dans les trois jours suivant la réception de la facturation CASS tout montant en sus du niveau de garanti pour la limite de crédit établie.

Si un agent ne se conforme pas aux critères financiers stipulés dans le Manuel, l'Administrateur des agences sera alors autorisé à le placer en régime de paiement au comptant et à le soumettre à une évaluation de la part de l'Ombudsman.

INTRODUCTION DU CICS

- En vertu du CICS, chaque agent IATA se voit attribuer une limite de crédit basée sur le règlement CASS le plus élevé qu'il a effectué au cours des deux années antérieures. Dans le cadre du Programme canadien de fret aérien (CACP), les nouveaux agents se verront accorder une limite de crédit minimale de 5 000$.
- Un agent qui dépasse sa limite de crédit de plus de 15% au cours d'un mois donné fera l'objet d'une

évaluation visant à confirmer qu'il est en mesure d'effectuer les règlements. La limite de crédit peut être modifiée à la demande de l'agent ou sur décision de l'IATA.

CONTRÔLE DU CRÉDIT ET RÉÉVALUATION DU NIVEAU DE CRÉDIT

- Le CASS surveillera en permanence le niveau de règlement des agents.
- Un agent qui dépasse sa limite de plus de 15% au cours d'un mois donné fera aussitôt l'objet d'une évaluation avant la date de règlement. Cette évaluation vise à confirmer que l'agent est en mesure d'effectuer les règlements.
- Tout agent qui dépasse d'au plus 15% la limite de crédit établie pendant trois mois consécutifs verra son niveau de crédit réévalué.
- En vertu du processus d'atténuation des risques liés au crédit, le CASS peut, à sa discrétion, effectuer une évaluation financière conformément aux dispositions du Manuel de l'agent de fret canadien.
- Il incombe à l'agent de comparer le règlement prévu avec sa limite de crédit CASS et de prévenir à l'avance le CASS si cette dernière risque d'être dépassée.

RAJUSTEMENT DE LA LIMITE DE CRÉDIT ÉTABLIE

Envois spéciaux

- Un agent peut demander au CASS, à titre spécial, un dépassement unique pour couvrir un ou des envois inhabituels pouvant amener l'agent à dépasser de plus de 15% sa limite de crédit établie.
- Le cas échéant, le CASS peut accepter le montant de cet ou de ces envois spéciaux après confirmation du transporteur en cause.

Changement d'activités

- Un agent doit aviser à l'avance le CASS de tout changement d'activités fusion, acquisition ou nouveau(x) contrat(s) pouvant amener l'agent à dépasser de plus de 15% la limite de crédit établie. Le cas échéant, le CASS réévaluera la limite de crédit de l'agent.

Rajustement de la limite de crédit établie

- Un agent qui dépasse de plus de 15% sa limite de crédit au cours d'un mois donné fera aussitôt l'objet d'une évaluation avant la date de règlement. Cette évaluation vise à confirmer que l'agent est en mesure d'effectuer les règlements.
- Si l'évaluation du CASS n'est pas concluante, l'agent sera tenu de régler dans les trois jours suivant la réception de la facture du CASS tout montant en sus de la limite de crédit mensuel établie. À défaut de régler ce montant excédentaire, l'agent sera placé en régime de paiement au comptant et fera l'objet d'une évaluation financière.

CRITÈRES FINANCIERS POUR LES NOUVEAUX CANDIDATS

- Un crédit minimal de l'industrie de 5 000 CAD est exigé par période de règlement.
- Les agents qui ont besoin d'un niveau de crédit supérieur et qui sont dans l'impossibilité d'afficher une situation financière, une solvabilité et/ou un dossier de paiement satisfaisants dans le cadre du CASS seront tenus de fournir une garantie financière comme par exemple une caution bancaire. Ce genre de garantie correspondra à un montant destiné à couvrir l'exploitation de l'agence en sus de la limite établie pour ce qui est du risque lié au crédit.
- Une évaluation financière des comptes certifiés courants de l'agent sera effectuée pour déterminer ce montant. La somme en cause pourrait couvrir le total des ventes de l'agent ou une partie de la moyenne de ses ventes, qui est régulièrement en sus de la limite de crédit établie.
- Dans les circonstances suivantes, un agent aura l'obligation de fournir une garantie financière jusqu'à ce qu'il soit en mesure de démontrer que sa situation financière et de crédit est satisfaisante, conformément à ce qui précède, et sur la base d'une évaluation des comptes reflétant une situation usuelle :
  - — Nouvelle société déposant une demande pour devenir un agent IATA et qui a moins de un ans d'activité, comme le démontrent des états financiers annuels complets dment certifiés;
  - — Agent ayant encouru deux avis d'irrégularité pour retards de paiements durant une période de 12 mois;
  - — Agent ayant procédé à un changement de propriété qui :
    - — nécessite un nouveau contrat d'agence de fret, ou
    - — représente un changement de propriété majeur, entraînant un changement de contrôle de la société.

ÉVALUATIONS FINANCIÈRES

Des évaluations financières destinées à é tablir les limites de crédit seront menées par l'IATA en fonction des critères suivants :

- Capital social libéré minimal — pour les sociétés à responsabilité limitée en vertu de la loi nationale, ou montant équivalent exigé dans le compte de capital des compagnies de fait (p. ex. partenariats/ commerçants à leur compte) exigé;
- Solvabilité — définie comme étant l'excédent du total de l'actif corporel sur le total du passif (à l'exclusion des éléments d'actif comme le fonds commercial);
- Si un bilan révèle une insolvabilité potentielle (telle que définie dans la pratique comptable locale), des mesures correctives doivent être prises dans les sept jours (en injectant des fonds sous la forme de capital social ou d'une dette subordonnée). Ces mesures

correctives s'ajouteront au dépôt ou à la retenue d'une garantie;

- Instabilité financière — si la stabilité financière d'une société comporte une faiblesse sous-jacente, les mesures correctives demandées doivent être réglées dans les 60 jours;
- Toutefois, une perte dans une année en particulier peut être considérée comme une exception si l'agent peut faire état d'une rentabilité régulière et qu'il est peu probable que la perte se produise de nouveau;
- Les critères comptables ci-dessus, qui constitueront les principauxtests utilisés pour effectuer une évaluation, seront appliqués aux comptes financiers les plus récents dment certifiés de l'entité. D'autres sources d'information peuvent être utilisées pour obtenir une évaluation plus complète ou pour fournir de plus amples détails sur la société, dans l'intérêt de toutes les parties, notamment :
  - Dossier global des paiements;
  - Situation bancaire : débit et crédit maximaux; limite de découvert convenue; total des facilités disponibles; garantie détenue par la banque;
  - Code de crédit : levier d'exploitation ou dette par rapport au ratio capitaux propres/actifs ou capacité de payer les intérêts;
  - Recherche sur la société : cela donne de l'information utile pour établir une limite de crédit globale;
  - Dossier d'exploitation et situation commerciale : cela s'appliquerait à la société et, le cas échéant, à ses propriétaires/actionnaires et/ou administrateurs;
- La recherche sur les comptes les plus récents et une société existante permet normalement d'évaluer le dossier d'exploitation et la situation commerciale. Si cette information révèle des éléments assez préoccupants, en particulier en ce qui concerne les propriétaires, les actionnaires et/ou les administrateurs (implication antérieure avec un agent défaillant), une autre enquête sera nécessaire;
- Total des ventes;
- Dans des cas extrêmes, p. ex. si les comptes sont acceptables mais que la situation financière générale indique une faiblesse sous-jacente ou si une recherche sur une société laisse entendre qu'il y a lieu de se préoccuper avec les résultats du dernier exercice par rapport aux années antérieures, une forme de garantie additionnelle pourrait être exigée;
- Pour chaque agent évalué, la direction du CASS fournira dans la mesure du possible de l'information sur les trois années antérieures concernant l'agent;
  - Détail des paiements;
  - Cas d'irrégularités, s'il y a lieu;
  - Crédit moyen et maximal accordé et réglé;
- Si cette information n'est pas disponible, les dossiers de la société plus les chiffres sur les ventes IATA, le cas échéant, seront pris en considération;
- Différends :
  - Les différends à propos des limites de crédit ou de l'application de marches à suivre convenues seront réglés dans un premier temps par des discussions entre l'agent et l'IATA (l'évaluateur financier). Si le différend ne peut être résolu, les parties peuvent convenir de consulter l'ombudsman du CACP.

CRITÈRES FINANCIERS — CHINE

CAPITAL MINIMAL

Le capital enregistré sera d'au moins 1 500 000 RMB. Si un agent de ventes ouvre une succursale, un capital enregistré supplémentaire de 500 000 RMB sera exigé.

ÉTATS FINANCIERS

Un candidat fournira des états financiers vérifiés préparés selon les pratiques comptables standard. Les états financiers refléteront la situation financière de l'agent pour les 12 mois précédant la date de présentation. Ces états financiers seront évalués et déclarés satisfaisants conformément aux normes financières. L'analyse du ratio financier s'effectue selon les critères suivants :

a) Bénéfice net positif – Tous les comptes devraient montrer que l'agent a généré un bénéfice avant impôts à la fin d'une période comptable;

b) Ratio actuel – actif à court terme divisé par le passif à court terme ≥ 130%;

c) Ratio de liquidités – (actif à court terme – stocks) divisé par le passif à court terme 100%;

d) Ratio de liquidités – encaisse et montant en banque divisés par le passif à court terme 30%;

e) Ratio de l'actif et du passif – passif total divisé par l'actif total ≤ 65%; et

f) État de la trésorerie – doit aussi être jugé satisfaisant.

GARANTIE FINANCIÈRE

Une garantie bancaire d'au moins 2 000 000 RMB ou 100% des ventes prépayées mensuelles moyennes réalisées par un agent de fret, selon le montant le plus élevé, est exigée. Si un agent de fret ouvre une succursale, une garantie bancaire supplémentaire d'au moins 2 000 000 RMB ou 100% des ventes prépayées mensuelles moyennes réalisées par chaque succursale, selon le montant le plus élevé, sera exigée.

CRITÈRES D'ENREGISTREMENT ET DE MAINTIEN

Les critères d'enregistrement et de maintien en qualité d'agent de fret IATA sont énoncés dans la Résolution 807, Annexe 'A', Section 1, Paragraphes 1.1 à 1.9. Les principaux aspects considérés sont les suivants :

(I) Permis d'affaires

Les licences officielles appropriées sont délivrées par l'Autorité d'administration de l'industrie et du commerce.

Le certificat de ratification (catégorie I, Fret) des Services d'agences de ventes du transport aérien civil de la Chine est émi par la CATA (Association du transport aérien de la Chine).

(II) Promotion et vente

Ces critères sont énoncés dans la Résolution 807, Annexe 'A', Section 1, Paragraphe 1.1.

Le candidat doit avoir été en activité comme transitaire de fret pendant au moins 12 mois.

(III) Nombre d'employés

Ces exigences sont définies dans la Résolution 807, Section 1, Paragraphe 1.3.

(IV) Assurances

Le candidat doit être convenablement assuré contre la responsabilité publique, les cambriolages, le vol et les incendies. Ses véhicules doivent également être adéquatement assurés contre les risques tiers.

(V) Exigences financières

Le candidat présentera des états financiers préparés indépendamment conformément aux pratiques comptables de l'endroit, tel que spécifié à l'assemblée générale de la Conférence des agences de fret et publiées dans le Manuel de l'agent de fret.

En outre, le candidat doit fournir les documents suivants :

1) un certificat authentifié du capital enregistré émis par l'Administration du commerce et de l'industrie de la République populaire de Chine. Le capital enregistré minimal est de 1 500 000 RMB. Si un agent de fret ouvre une succursale, le capital enregistré minimal sera majoré de 500 000 RMB;
2) une garantie bancaire d'au moins 2 000 000 RMB ou 100% de la moyenne des ventes prépayées mensuelles générées par un agent de fret, selon le montant le plus élevé. Si un agent de fret ouvre une succursale, une garantie bancaire supplémentaire d'au moins 2 000 000 RMB ou 100% de la moyenne des ventes prépayées mensuelles générées par chaque succursale, selon le montant le plus élevé, sera exigée;
3) un rapport des ventes sur les transporteurs IATA pour les 12 derniers mois.

CRITÈRES FINANCIERS — CORÉE

1. RÈGLES GÉNÉRALES

Les candidats doivent être installés depuis au moins un an avant de postuler.

2. CRITÈRES DE L'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

2.1 Tous les candidats et les agents doivent disposer d'un capital libéré minimal de 300 000 000 KRW.

2.2 Les attributions de points suivantes s'appliquent pour l'évaluation du ratio financier : le résultat de l'évaluation financière repose sur trois (3) tests donnant chacun lieu à l'attribution de points. Le nombre maximal de points possible est de 80. Le nombre maximal de points que l'agent peut obtenir inclut les éléments suivants :

i)	Ratio de liquidité générale	30
ii)	Taux d'endettement	30
iii)	Taux de rentabilité	20
	TOTAL	80

i) Ratio de liquidité générale

Actif/passif à court terme

Les éléments suivants doivent être exclus de l'actif à court terme lors du calcul :

i. Stocks et opérations en cours
ii. Dépôts ou garanties accordés à des tiers autres que les compagnies aériennes membres
iii. Prêts octroyés aux administrateurs, sociétés affiliées
iv. Paiements anticipés
v. Charges reportées
vi. Créances douteuses
vii. Fonds bloqués

Le passif à court terme exclut les prêts accordés par les actionnaires ou le propriétaire/les partenaires.

≥2	30 points
>1,75 mais <2	26 points
>1,50 mais <1,75	24 points
>1,25 mais <1,50	22 points
>1 mais <1,25	20 points
Moins de 1	0 points

ii) Taux d'endettement

Passif total/actif corporel

Le passif total représente le total du passif à court terme et du passif à long terme.

L'actif corporel représente l'actif total en valeur marchande (y compris les capitaux des actionnaires), moins l'actif incorporel à savoir la survaleur, les redevances de franchisage, les listes de clients et les frais d'établissement.

Moins de 0,5	30 points
>0,50 mais <0,60	25 points
>0,60 mais <0,70	20 points
>0,70 mais <0,80	15 points
>0,80 mais <0,90	10 points
>0,90 mais <1	5 points
≥1	0 points
Actif corporel négatif	0 points

iii) Taux de rentabilité

(bénéfices nets après impôts/capitaux propres) x 100

Capitaux propres. Capital libéré/capitaux propres + bénéfices non répartis (moins le déficit).

≥20%	20 points
>15% mais <20%	16 points
>10% mais <15%	14 points
>5% mais <10%	12 points
>0% mais <5%	10 points
Moins de 0%	0 points

iv) Nombre total de points obtenus/notation

Nombre total de points	Note
>= 60	A
40 — 59	B
20 — 39	C
10 — 19	D
<10	E

2.3 La note C est la note de passage minimale. Les notes D ou E sont considérées comme insuffisantes. Elles signifient que le candidat ne répond pas aux critères de l'évaluation financière.

3. EXAMENS FINANCIERS

Candidats

3.1 Ils doivent soumettre les derniers bilan et compte de résultats vérifiés par un auditeur public, lorsqu'ils postulent à la fonction d'agent. Ces documents ne doivent pas dater de plus de six mois au moment de leur examen par l'IATA.

3.2 Pour obtenir un résultat satisfaisant à cette évaluation, chaque candidat doit :

a) Obtenir une note minimale de C
b) Disposer du capital libéré minimal indiqué dans la section 2.1

3.3 Le candidat n'est pas admis s'il n'obtient pas de résultat satisfaisant à l'évaluation.

Agents Actuels

3.4 Tous les agents doivent fournir des comptes vérifiés, dont le bilan et le compte de résultats, au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice, à des fins

d'évaluation selon les tests basés sur des critères financiers décrits dans la section 2.

3.5 Pour obtenir un résultat satisfaisant à cette évaluation, chaque agent doit :

a) Obtenir une note minimale de C

b) Disposer du capital libéré minimal indiqué dans la section 2.1.

3.6 S'il échoue à l'examen financier, l'agent doit fournir une autre garantie financière correspondant à une (1) période de facturation CASS des ventes moyennes sur les 12 derniers mois. Toutefois, cette règle ne s'applique pas aux agents pour lesquels aucune irrégularité n'a été signalée au cours des 24 derniers mois.

4. EXAMENS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES

Les critères d'évaluation des comptes des agents présentés dans la section 2 s'appliqueront pour tout examen financier intermédiaire d'un agent autre que l'examen annuel.

5. GARANTIE FINANCIÈRE

Qu'ils obtiennent ou non un résultat satisfaisant à un examen financier, tous les agents doivent fournir à l'IATA une garantie financière équivalente à la moyenne de la période de facturation CASS sur les 12 derniers mois [(total des ventes des 12 derniers mois/365) x 45], mais pas inférieure à moins de 200 000 000 KRW.

Les types de garantie financière acceptables sont les suivants :

— Garantie bancaire

— Caution d'assurance

CRITÈRES FINANCIERS – CÔTE D'IVOIRE

1. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

1.1 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des comptes vérifiés des Agents

1.2 Les contrôles financiers suivants s'appliquent pour l'évaluation des comptes vérifiés d'un Agent:

1.2.1 Les avoirs nets doivent être positifs

1.2.2 Les avoirs nets divisés par le montant des dettes à long terme et autres passifs à long terme doivent être supérieurs à zéro virgule cinq (0,5)

1.2.3 L'EBITDA (revenus avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et dotations exceptionnelles) doit être positif

1.2.4 L'EBITDA doit être au moins deux (2) fois supérieur aux charges d'intérêts

1.2.5 Le montant des actifs à court terme ajustés doit excéder le passif à court terme

2. EXAMEN FINANCIER ANNUEL

2.1 Tous les Agents doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier ou conformément aux exigences de la législation, pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la section 1.

Si un Agent exerce son activité depuis moins de 12 mois au moment où il pose sa candidature, il doit fournir à la place un bilan d'ouverture.

2.2 Tous les agents doivent fournir une Garantie financière conformément à la section 3 des présents critères.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

3.1 La garantie financière devra être automatiquement renouvelable.

3.2 Le montant de la garantie financière exigée doit au minimum couvrir le montant exposé au risque calculé comme indiqué ci-après au moyen du montant des ventes au comptant du CASS, qui équivaut à la moyenne des ventes à risque journalières pour les ventes au comptant nettes des 12 derniers mois. Si la garantie financière existante s'avère insuffisante pour couvrir le montant exposé au risque, le montant de la garantie financière exigée sera augmenté pour couvrir ledit montant de risque.

(Ventes des 12 derniers mois/365) X ventes à risque journalières

△ Sous réserve d'un montant minimal de 10 000,00 USD (dix mille dollars américains) (ou équivalent en monnaie locale)

3.3 Nouveaux candidats:

3.3.1 Les anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit:

△ (Ventes estimées ou historique des ventes CASS sur 12 mois, (selon la valeur la plus élevée)/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 10 000,00 USD (dix mille dollars américains) (ou équivalent en monnaie locale)

3.3.2 Les agents qui ne sont pas d'anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit:

△ (Ventes estimées/365) X ventes à risque journalières Sous réserve d'un montant minimal de 10 000,00 USD (dix mille dollars américains) (ou équivalent en monnaie locale)

4. DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS DANS LES PRÉSENTES DIRECTIVES

Actifs à court terme ajustés : désigne les actifs à court terme tels que figurant dans le bilan comptable après avoir déduit:

- les stocks et les opérations en cours
- les dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA
- les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective)
- les créances douteuses
- les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA

Ces descriptions générales peuvent être modifiées en faveur de conditions spécifiquement définies en vertu des Principes comptables généralement reconnus (PCGR) locaux applicables et communiqués dans les états financiers.

Passif à court terme : désigne le passif à court terme, tel que défini dans le bilan des comptes.

EBITDA : revenus avant intérêt, impôt, dépréciation et amortissement.

Examen financier : désigne un examen de la situation financière d'un Agent ou le calcul du montant de la garantie financière exigée conformément à ces critères financiers locaux.

Irrégularité : s'entend de toute irrégularité appliquée en vertu de la règlementation des agents de fret pour violation de cette dernière, pouvant comprendre, sans pour autant s'y limiter, des irrégularités financières.

Les avoirs nets ou fonds des actionnaires/propriétaires comprennent :

- le capital social
- les primes d'émission
- les bénéfices non distribués
- les autres réserves distribuables
- les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes declares

Dettes à long terme : s'entend de toutes les dettes du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

Passif à long terme : tous les éléments du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

Examen : désigne toute estimation ou évaluation de la conformité constante d'un agent à la réglementation des agents de fret

Ventes journalières à risque : désigne le nombre de jours compter du début de la période de reddition de compte considérée jusqu'à la date de versement, plus une marge correspondant au nombre de jours de la période de grâce

CRITÈRES FINANCIERS — GHANA

1. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

1.1 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des comptes vérifiés des Agents

1.2 Les contrôles financiers suivants s'appliquent pour l'évaluation des comptes vérifiés d'un Agent:

1.3 Les avoirs nets doivent être positifs

1.4 Les avoirs nets divisés par le montant des dettes à long terme et autres passifs à long terme doivent être supérieurs à zéro virgule cinq (0,5)

1.5 L'EBITDA (revenus avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et dotations exceptionnelles) doit être positif

1.6 L'EBITDA doit être au moins deux (2) fois supérieur aux charges d'intérêts

1.7 Le montant des actifs à court terme ajustés doit excéder le passif à court terme

2. EXAMEN FINANCIER ANNUEL

2.1 Tous les Agents doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier ou conformément aux exigences de la législation, pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la section 1.

2.2 Si un Agent exerce son activité depuis moins de 12 mois au moment où il pose sa candidature, il doit fournir à la place un bilan d'ouverture.

2.3 Tous les agents doivent fournir une Garantie financière conformément à la section 3 des présents critères.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

3.1 La garantie financière devra être automatiquement renouvelable.

3.2 Le montant de la garantie financière exigée doit au minimum couvrir le montant exposé au risque calculé comme indiqué ci-après au moyen du montant des ventes au comptant du CASS, qui équivaut à la moyenne des ventes à risque journalières pour les ventes au comptant nettes des 12 derniers mois. Si la garantie financière existante s'avère insuffisante pour couvrir le montant exposé au risque, le montant de la garantie financière exigée sera augmenté pour couvrir ledit montant de risque.

(Ventes des 12 derniers mois/365) X ventes à risque journalières

Sous réserve d'un montant minimal de 20 000,00 USD (vingt mille dollars américains) (Ou équivalent en monnaie locale)

3.3 Nouveaux candidats:

3.3.1 Les anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit:

(Ventes estimées ou historique des ventes CASS sur 12 mois, (selon la valeur la plus élevée)/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 20 000,00 USD (vingt mille dollars américains) (Ou équivalent en monnaie locale)

3.3.2 Les agents qui ne sont pas d'anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit:

(Ventes estimées/365) X ventes à risque journalières Sous réserve d'un montant minimal de 20 000,00 USD (vingt mille dollars américains) (Ou équivalent en monnaie locale)

4. DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS DANS LES PRÉSENTES DIRECTIVES

Actifs à court terme ajustés : désigne les actifs à court terme tels que figurant dans le bilan comptable après avoir déduit:

- les stocks et les opérations en cours
- dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA
- les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective)
- les créances douteuses
- les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA

Ces descriptions générales peuvent être modifiées en faveur de conditions spécifiquement définies en vertu des Principes comptables généralement reconnus (PCGR) locaux applicables et communiqués dans les états financiers.

Passif à court terme : désigne le passif à court terme, tel que défini dans le bilan des comptes

EBITDA : revenus avant intérêt, impôt, dépréciation et amortissement.

Examen financier : désigne un examen de la situation financière d'un Agent ou le calcul du montant de la garantie financière exigée conformément à ces critères financiers locaux.

Irrégularité : s'entend de toute irrégularité appliquée en vertu de la règlementation des agents de fret pour violation de cette dernière, pouvant comprendre, sans pour autant s'y limiter, des irrégularités financières.

Les avoirs nets ou fonds des actionnaires/propriétaires comprennent :

- le capital social
- les primes d'émission
- les bénéfices non distribués

- les autres réserves distribuablesv
- les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes déclarés

Dettes à long terme : s'entend de toutes les dettes du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

Passif à long terme : tous les éléments du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

Examen : désigne toute estimation ou évaluation de la conformité constante d'un agent à la réglementation des agents de fret

Ventes journalières à risque : désigne le nombre de jours compter du début de la période de reddition de compte considérée jusqu'à la date de versement, plus une marge correspondant au nombre de jours de la période de grâce

CRITÈRES LOCAUX — ÉGYPTE

1. RÈGLES GÉNÉRALES

1.1 Comptes vérifiés désigne des comptes examinés par un commissaire aux comptes, reconnu compétent par une autorité réglementaire égyptienne pour effectuer un audit et qui sont présentés à l'IATA.

1.2 Un Compte vérifié comprend ce qui suit :

1.2.1 Un bilan

1.2.2 Un compte de résultats

1.2.3 Un état des dépenses

1.2.4 Des notes complémentaires

1.2.5 Un extrait K-bis récent (de moins de 3 mois)

1.2.6 Une copie de la licence de l'auditeur financier estampillée par le Ministère des finances (registre des comptables et auditeurs).

1.3 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des comptes vérifiés du ou des Agents.

1.4 Si un Agent exerce son activité depuis moins de 12 mois au moment où il pose sa candidature, il devra fournir, à la place, un bilan d'ouverture vérifié et les documents supplémentaires requis par l'IATA conformément à la pratique courante.

1.5 Un candidat doit exercer l'activité d'agent de fret depuis au moins six mois avant de demander l'accréditation de l'IATA.

2. CRITÈRES DE L'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

2.1 Matrice de notation financière des Agents de fret

Ratios	Formule	Fourchette des ratios	Note	Poids	Note pondérée
Ratios de rentabilité					
Marge bénéficiaire nette	[Bénéfice net avant impôts / ventes exercice en cours] x 100				
		> = 8 %	1,00	20	20,00
		> = 2,5 % < 8 %	0,70	20	14,00
		> = 1 % < 2,5 %	0,35	20	7,00
		< 1 %	0,00	20	0,00
Ratio de liquidité					
Ratio de liquidité générale	Actif/passif à court terme	> = 1,8	1,00	20	20,00
		> = 1 x < 1,8	0,70	20	14,00
		> = 0,75 x < 1	0,35	20	7,00
		< 0,75	0,00	20	0,00
Flux de disponibilités	Trésorerie et équivalents de trésorerie / ventes annuelles	> = 0,2	1,00	25	25,00
		> = 0,15 < 0,2	0,70	25	17,50
		> = 0,1 < 0,15	0,35	25	8,75
		< 0,1%	0,20	25	5,00
Ratios de rotation					
Délai moyen de recouvrement des créances clients	[Débiteurs commerciaux / ventes annuelles] x 365	> = 120	0,25	20	5,00
		> = 90 < 120	0,50	20	10,00
		> = 45 < 90	0,70	20	14,00
		< 45	1,00	20	20,00
Ratio de solvabilité					
Ratio capitaux d'emprunts / capitaux propres	Total du passif / totale des capitaux propres	> = 1,2	0,10	15	1,50
		> = 1,0 < 1,2	0,35	15	5,25
		> = 0,51 < 1,0	0,70	15	10,50
		< 0,51	1,00	15	15,00
Total					100,00

2.2 Définitions de la notation financière

Ratios	Composants des ratios	Source
Ratios de rentabilité		
Marge bénéficiaire nette	Numérateur : bénéfice net avant impôts Dénominateur : ventes de l'exercice en cours = trésorerie plus ventes à crédit liées au cœur de métier de fret	État des recettes et dépenses
Liquidity Ratio		
Ratio de liquidité générale	Numérateur : actif à court terme = total de l'actif à court terme Actifs à court terme figurant dans le bilan pouvant être convertis en trésorerie ou utilisés pour payer des dettes à court terme dans les 12 mois. Comprend la trésorerie et les équivalents de trésorerie (bons du Trésor à court terme, titres négociables), les comptes débiteurs et la part de créances prépayées qui seront payées dans les 12 mois. – Actif à court terme (partie connexe) Une partie connexe est un particulier ou une société défini comme un associé et comprend les actionnaires, les directeurs, les administrateurs, les associés, les apporteurs ou leur famille proche. Les prêts à la Partie connexe ou les investissements dans celle-ci ne seront pas considérés comme des actifs de l'agence aux fins de l'évaluation financière. Toutefois, si l'Agent est en mesure de fournir des preuves documentaires satisfaisantes que : – le prêt ou l'investissement peut être facilement converti en trésorerie et, – qu'il sera remboursé si le fonds de roulement de l'agent diminue, ces actifs pourront être pris en considération. – Actif à court terme (éléments réciproques) Un élément est un élément réciproque qu'il provienne directement ou indirectement d'une transaction intersociétés. Les transactions intersociétés peuvent impliquer des éléments tels que la déclaration et le paiement de dividendes, l'achat et la vente d'actifs tels que les stocks et les immobilisations de production, les emprunts et les prêts. Indépendamment du type de transaction, l'existence d'une transaction intersociétés, si elle n'est pas retirée (éliminée) des états financiers consolidés, peut souvent entraîner une mauvaise interprétation de la situation financière consolidée de l'entité.	Actif à court terme du bilan
Current Ratio	Dénominateur : passif à court terme = total du passif à court terme Dettes à court terme du bilan devant être réglées en espèces dans les 12 mois. Comprend les comptes fournisseurs pour des biens et des services, les dettes à court terme et les impôts dus. – Passif à court terme (partie connexe) Une partie connexe est un particulier ou une société défini comme un associé et comprend les actionnaires, les directeurs, les administrateurs, les associés, les apporteurs ou leur famille proche. Prêts d'une partie connexe : si l'Agent fournit des preuves documentaires suffisantes attestant que le prêt a été accordé sous la forme d'un engagement à long terme vis-à-vis de l'agence, ce prêt peut être déduit du passif de l'Agent. En l'absence de telles preuves, les prêts d'une partie connexe seront considérés comme des passifs de l'agence. – Passif à court terme (éléments réciproques) Un élément est un élément réciproque qu'il provienne directement ou indirectement d'une transaction intersociétés. Les transactions intersociétés peuvent impliquer des éléments tels que la déclaration et le paiement de dividendes, l'achat et la vente d'actifs tels que les stocks et les immobilisations de production, les emprunts et les prêts. Indépendamment du type de transaction, l'existence d'une transaction intersociétés, si elle n'est pas retirée (éliminée) des états financiers consolidés, peut souvent entraîner une mauvaise interprétation de la situation financière consolidée de l'entité. + Passif éventuel Une dette (communiquée dans les états financiers) pouvant être potentiellement contractée en fonction de l'issue d'un événement à venir.	Bilan
Flux de disponibilités	Numérateur : espèces en caisse/en banque/chèques de parties et toutes garanties bancaires détenues/dépôts à terme auprès de banques.	Actifs à court terme du bilan État des recettes et dépenses /.
	Dénominateur : ventes de l'exercice en cours = trésorerie plus ventes à crédit liées au cœur de métier de fret	

Ratios	Composants des ratios	Source
Ratios de rotation		
Délai moyen de recouvrement des créances clients	Numérateur : comptes débiteurs liés au commerce, c.-à-d. le commerce de fret aérien/maritime y compris les affaires intersociétés	Actifs à court terme du bilan État des recettes et dépenses /.
	Dénominateur : ventes de l'exercice en cours = trésorerie plus ventes à crédit liées au cœur de métier de fret	
Ratio de solvabilité		
Ratio capitaux d'emprunts / capitaux propres	Numérateur : dette totale = PASSIFS À LONG TERME (PLUS D'UN AN) + prêts + paiements d'impôts différés + obligations découlant d'un contrat de location-financement	Bilan
	Dénominateur : capitaux propres = capital libéré + bénéfices non répartis + réserve légale + bénéfice net pour l'exercice	

2.3 Matrice de notation non financière

Note de l'entité		
ANNÉES D'ACCRÉDITATION IATA	Moins de cinq ans	5
	5 à 8 ans	12
	> 8 ans	25
Années sous la même propriété (un changement d'actionnaires de 30 % ou plus sera considéré comme un changement de propriété)	Moins d'un an	5
	1 - 5 ans	12
	> 5 ans	25
Nombre d'irrégularités, 12 derniers mois.	0	40
	1	30
	2	20
	3	10
Créances privilégiées sur l'actif	Oui	0
	Non	10
Total		100

2.4 Poids pour la notation financière et non financière

Notes	Note	Poids	Note pondérée
Note financière	100.00	80	80
Note de l'entité	100.00	20	20
Note globale			100.00

Note de passage 65%

3. EXAMEN FINANCIER ANNUEL

3.1 Tous les candidats doivent fournir des comptes vérifiés datant au maximum de 12 mois au moment de leur candidature pour devenir Agent, pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers conformément à la section 2 des présents critères.

3.2 Tous les Agents existants doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier ou conformément aux exigences de la législation, pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la section 2 des présents critères.

3.3 Si un Agent a passé avec succès tous les contrôles financiers et non financiers (avec une note égale ou supérieure à la note de passage indiquée ci-dessus) et qu'il ne s'est pas trouvé en défaut de paiement en raison d'un retard de paiement ou d'un impayé au cours des 12 derniers mois, alors cet Agent n'aura pas à fournir de garantie financière et pourra demander à l'IATA la restitution de toute garantie financière fournie antérieurement.

3.4 Si l'Agent n'obtient pas la note de passage financière et non financière, il devra fournir une garantie financière conformément à la section 4 des présents critères.

4. GARANTIE FINANCIÈRE

4.1 La garantie financière, d'une validité minimale d'un an, doit être fournie dans une forme acceptable par l'IATA et par une banque reconnue.

4.2 T Le montant de la garantie financière reposera sur une moyenne de 55 jours de ventes CASSLink réalisée sur les 12 derniers mois. (Ventes des 12 derniers mois / 365) X 55

4.3 Si un Agent se trouve en défaut de paiement en raison d'un retard de paiement ou d'un impayé, il devra

fournir une garantie financière dont le montant sera calculé conformément au point 4.2 des présents critères.

4.4 Les nouveaux candidats doivent fournir une garantie financière dont le montant est calculé selon la formule suivante, sous réserve d'un montant minimal de 150 000,00 EGP (Ventes estimées sur 12 mois / 365) X 55

CRITÈRES FINANCIERS LOCAUX — ÉMIRATS ARABES UNIS

Note: Critères financiers locaux pour Émirats Arabes Unis seront en vigueur le 01 Janvier 2017

1. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

1.1 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des comptes vérifiés des Agents

1.2 Les contrôles financiers suivants s'appliquent pour l'évaluation des comptes vérifiés d'un Agent :

1.2.1 Les avoirs nets doivent être positifs

1.2.2 Les avoirs nets divisés par le montant des dettes à long terme et autres passifs à long terme doivent être supérieurs à zéro virgule cinq (0,5)

1.2.3 L'EBITDA (revenus avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et dotations exceptionnelles) doit être positif

1.2.4 L'EBITDA doit être au moins deux (2) fois supérieur aux charges d'intérêts

1.2.5 Le montant des actifs à court terme ajustés doit excéder le passif à court terme

2. EXAMEN FINANCIER ANNUEL

2.1 Tous les Agents doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier ou conformément aux exigences de la législation, pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la section 1.

Si un Agent exerce son activité depuis moins de 12 mois au moment où il pose sa candidature, il doit fournir à la place un bilan d'ouverture

2.2 Tous les agents doivent fournir une Garantie financière conformément à la section 3 des présents critères.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

3.1 La garantie financière devra être automatiquement renouvelable.

3.2 Le montant de la garantie financière exigée doit au minimum couvrir le montant exposé au risque calculé comme indiqué ci-après au moyen du montant des ventes au comptant du CASS, qui équivaut à la moyenne des ventes à risque journalières pour les ventes au comptant nettes des 12 derniers mois. Si la garantie financière existante s'avère insuffisante pour couvrir le montant exposé au risque, le montant de la garantie financière exigée sera augmenté pour couvrir ledit montant de risque.

(Ventes des 12 derniers mois/365) X ventes à risque journalières

Sous réserve d'un montant minimal de 50 000,00 USD (cinquante mille dollars américains)

3.3 Nouveaux candidats :

3.3.1 Les anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit :

(Ventes estimées ou historique des ventes CASS sur 12 mois, (selon la valeur la plus élevée)/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 50 000,00 USD (cinquante mille dollars américains)

3.3.2 Les agents qui ne sont pas d'anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit:

(Ventes estimées/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 50 000,00 USD (cinquante mille dollars américains)

4. DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS DANS LES PRÉSENTES DIRECTIVES

Actifs à court terme ajustés : désigne les actifs à court terme tels que figurant dans le bilan comptable après avoir déduit :

- les stocks et les opérations en cours
- les dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA
- les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective)
- les créances douteuses
- les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA

Ces descriptions générales peuvent être modifiées en faveur de conditions spécifiquement définies en vertu des Principes comptables généralement reconnus (PCGR) locaux applicables et communiqués dans les états financiers.

Passif à court terme : désigne le passif à court terme, tel que défini dans le bilan des comptes

EBITDA : revenus avant intérêt, impôt, dépréciation et amortissement.

Examen financier : désigne un examen de la situation financière d'un Agent ou le calcul du montant de la garantie financière exigée conformément à ces critères financiers locaux.

Irrégularité : s'entend de toute irrégularité appliquée en vertu de la règlementation des agents de fret pour violation de cette dernière, pouvant comprendre, sans pour autant s'y limiter, des irrégularités financières.

Les avoirs nets ou fonds des actionnaires/propriétaires comprennent :

- le capital social
- les primes d'émission
- les bénéfices non distribués
- les autres réserves distribuables
- les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes déclarés

Dettes à long terme : s'entend de toutes les dettes du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice

Passif à long terme : tous les éléments du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice

Examen : désigne toute estimation ou évaluation de la conformité constante d'un agent à la réglementation des agents de fret

Ventes journalières à risque : désigne le nombre de jours à compter du début de la période de reddition de compte considérée jusqu'à la date de versement, plus une marge correspondant au nombre de jours de la période de grâce.

CRITÈRES FINANCIERS — HONG KONG

Remarque : Ces Critères financiers locaux sont applicables à compter du 1er juillet 2019. Les transitaires de fret ne sont pas tenus de fournir des garanties financières durant les 24 premiers mois suivant la date de prise d'effet, qui est considérée comme une période transitoire. À compter du 1er juillet 2021, les transitaires de fret devront fournir les garanties financières précisées ci-après.

DÉFINITIONS

a) **Consignation**

La consignation correspond à un bien de l'Agent qui a été donné en garantie à toute personne, en tant que sûreté d'un accord convenu par toute personne au bénéfice d'une autre personne que l'Agent.

b) **Partie associée**

Une partie associée désigne tout actionnaire ou directeur ou ses proches, administrateurs ou partenaires, sociétés affiliées ou succursales, sociétés de portefeuille et leurs sociétés affiliées et succursales ou société associée.

c) **Bien incorporel**

Les biens incorporels comprennent le fonds de commerce, les marques déposées, les redevances, les frais reportés, les charges reportées de publicité, etc.

d) **Passif éventuel**

Le passif éventuel ne comprend pas la garantie bancaire accordée pour les créanciers commerciaux de l'Agent.

PROCÉDURE D'ÉVALUATION FINANCIÈRE

Le candidat/transitaire de fret doit soumettre un jeu complet d'états financiers vérifiés datant de moins de neuf mois au jour de l'évaluation. L'avis du commissaire aux comptes doit donner une image sincère et fidèle de l'état des affaires de la société.

Le candidat/transitaire de fret est considéré comme non satisfaisant (Niveau 1) si le rapport vérifié fourni date de plus de neuf mois et/ou s'il ne fournit pas une image sincère et fidèle de l'état des affaires de la société au moment de l'évaluation.

CRITÈRES FINANCIERS

a) **Le capital libéré doit être d'au moins 1 000 000 HK$**

- Le candidat / transitaire de fret est considéré comme non satisfaisant (Niveau 1) si le niveau minimum de capital libéré de 1 000 000 HK$ n'est pas atteint.

b) **Ratio de fonds de roulement :**

Total des actifs à court terme moins les consignations et prêts aux parties associées

Total du passif à court terme

Exigence minimale = 1:1

Le candidat/transitaire de fret est considéré comme non satisfaisant (Niveau 1) si le ratio de fonds de roulement de 1:1 n'est pas atteint.

Pour le candidat/transitaire de fret qui a rempli les exigences prévues par les tests (a) et (b), le candidat/transitaire de fret recevra un score aux tests (c) à (e) et une garantie financière sera perçue conformément au niveau de sa situation financière c.-à-d. niveau 1 à 4.

c) **Ratio de liquidité**

Total des actifs à court terme moins les consignations, dépôts, prépaiement, articles de commerce et prêts aux parties associées

= ----------

Total du passif à court terme moins le découvert bancaire et les prêts aux parties associées

Inférieur à 0,8	Non satisfaisant (Niveau 1)
0.80 Inférieur à 0,99	10 points
= 1 et plus	20 points

d) **Valeur corporelle nette**

La valeur corporelle nette correspond au total de :

- capital libéré;
- réserves;
- écart de réévaluation de propriété professionnelle; et
- profits non distribués;
- moins;
- pertes non distribuées;
- biens incorporels;
- consignations;
- actifs à taxation reportée;
- passif éventuel; et
- montant net des prêts à des parties associées;

Inférieur à 1 000 000 HK$	Non satisfaisant (Niveau 1)
Valeur corporelle nette de 1 000 000 HK$ à 3 000 000 HK$ ou 150 % de la valeur des pertes nettes après impôts au titre de l'exercice financier précédent.	50 points
3 000 000 HK$ à 4 999 999 HK$ sans perte nette	55 points
5 000 000 HK$ et plus sans perte nette	60 points

e) **EBITDA (revenus avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et éléments exceptionnels)**

Négatif durant 2 années précédentes consécutives	Non satisfaisant (Niveau 1)
Pas négatif durant 2 années précédentes consécutives	10 points
Doit être positif durant 2 années consécutives	20 points

SITUATION FINANCIÈRE

a) **Niveau 4**

Satisfaisant avec un soutien financier égal à 9 jours de chiffre d'affaires CASS

Lorsque le transitaire de fret remplit les critères financiers et obtient un score de 100.

b) **Niveau 3**

Satisfaisant avec un soutien financier égal à 14 jours de chiffre d'affaires CASS

Lorsque le transitaire remplit les critères financiers et obtient un score de plus de 70 à 95.

c) **Niveau 2**

Satisfaisant avec un soutien financier égal à 17 jours de chiffre d'affaires CASS

Lorsque le transitaire remplit les critères financiers et obtient un score de 70.

d) **Niveau 1**

Non satisfaisant avec un soutien financier égal à 42 jours de chiffre d'affaires CASS

Lorsque le transitaire obtient un score inférieur à 70

Niveau	**Garantie financière à l'IATA (chiffre d'affaires CASS moyen)**
Niveau 4 (= 100 points)	9 jours de chiffre d'affaires CASS
Niveau 3 (70 à 95 points)	14 jours de chiffre d'affaires CASS
Niveau 2 (=70 points)	17 jours de chiffre d'affaires CASS
Niveau 1 (moins de 70 points) Non satisfaisant	42 jours de chiffres d'affaires CASS

Les transitaires de fret du niveau 1 qui remplissent les critères de l'évaluation financière et tous les autres critères financiers des LFC mais dont la valeur corporelle excède 5 000 000 HK$, dont l'EBITDA est positif pour 2 années consécutives et le ratio de liquidités n'est pas inférieur à 0,75 seront soumis à une garantie financière de 30 jours de chiffre d'affaires CASS.

GARANTIE FINANCIÈRE DE L'INDUSTRIE

Le montant de la garantie financière exigée sera calculé en incluant le chiffre d'affaires des ventes CASS des compagnies aériennes participant au CASS. Les ventes des compagnies aériennes qui conservent des garanties financières individuelles et bilatérales seront exclues du calcul de la Garantie financière de l'industrie. Les transitaires et les compagnies aériennes participant au CASS doivent fournir à l'IATA la preuve d'une telle garantie financière bilatérale pour exclure les ventes d'une compagnie aérienne CASS du calcul de la Garantie financière de l'industrie et l'IATA vérifiera ces renseignements avec la compagnie aérienne CASS concernée.

La Garantie financière de l'industrie peut prendre la forme d'une garantie bancaire ou d'un cautionnement.

Le montant du soutien financier doit correspondre au nombre de jours de chiffre d'affaires CASS sur la base de la moyenne des 12 mois révolus.

La garantie financière à l'IATA sera renouvelée chaque année en fonction du chiffre d'affaires CASS.

La garantie financière minimale est de 35 000 HK$. Toutefois, dans le cas où il n'y a pas eu de ventes CASS au cours des 12 mois précédents, ou lorsque le total des ventes CASS du transitaire est couvert par des garanties bilatérales, l'exigence de garantie financière minimale ne s'applique pas.

ÉVALUATION FINANCIÈRE

Tous les candidats/transitaires de fret feront l'objet d'une première évaluation financière pour déterminer le niveau de situation financière et doivent fournir des garanties financières conformes aux situations financières décrites ci-dessus; elles devront renouveler ces garanties financières une fois par an.

Pour les candidats/transitaires de fret du niveau 1, un état financier annuel est exigé.

Pour les candidats/transitaires de fret des niveaux 2 à 4, il sera procédé à une nouvelle évaluation financière dans les cas suivants :

- Réintégration après défaillance
- Au moins 2 irrégularités accumulées sur une période de 12 mois consécutifs
- Une augmentation de 20 % du chiffre d'affaires CASS sur la base d'une moyenne de 12 mois de chiffre d'affaires CASS à la date du renouvellement de la garantie financière.
- Une modification de l'actionnariat/de la propriété

CRITÈRES FINANCIERS — INDE

Dans les présents critères, le terme « candidat » couvre également l'Agent de fret IATA.

Le candidat doit fournir des états financiers préparés conformément aux pratiques comptables standard.

Ces états doivent être évalués et jugés satisfaisants conformément aux normes financières et à l'analyse de ratio financier exposées dans les présents critères.

Afin d'obtenir une évaluation satisfaisante, le candidat peut être prié de fournir un apport financier supplémentaire sous la forme d'une recapitalisation, d'une garantie bancaire ou d'autres garanties, comme convenu.

Un évaluateur financier ou un groupe d'évaluateurs financiers, désigné par l'ICACC, évaluera les états financiers. S'il le juge nécessaire, l'évaluateur financier ou le groupe d'évaluateurs financiers peut effectuer un examen approfondi de chacun des états financiers d'un candidat dans les locaux du candidat.

A. PRÉPARATION

(1) Généralités

Préparés par un comptable agréé et signés par un directeur ou par le/les propriétaire(s).

Les comptes doivent être des comptes vérifiés.

Les états financiers doivent refléter la situation financière d'une Agence normalement sur une période maximale de 8 mois avant la date de soumission. La législation indienne exige que tous les comptes financiers soient clos le 31 mars de chaque année. Cette exigence s'applique aux personnes morales, aux sociétés privées et aux sociétés en partenariat. Les comptes pour la période se terminant au 31 mars doivent être achevés avant le 30 septembre. Ainsi, toute demande de présentation desdits documents doit concerner la dernière clôture financière disponible.

(2) Changement de propriétaire

Si l'entreprise poursuit les activités, le candidat doit fournir les relevés de fin d'année des comptes vérifiés reflétant la situation de l'Agence en exploitation et un bilan d'ouverture certifié reflétant la situation de la nouvelle entité au commencement des activités.

(3) Contenu des comptes

La législation de l'Inde exige que les comptes financiers présentent la situation de la Société à la clôture de l'exercice financier et précise les exigences minimales quant à ce qui doit figurer dans lesdits comptes.

Les Agents doivent préparer leur bilan et leurs comptes de résultats conformément au cadre requis par les règlementations en vigueur.

B. ÉTATS FINANCIERS

(1) Capital minimum

(i) Le capital libéré minimal d'un Candidat ou d'un Agent existant est de 1 00 000 INR/-

(ii) Le montant du capital social requis doit être majoré selon le barème suivant :

RENTRÉES TOTALES (INR)	CAPITAL SOCIAL (INR)
Jusqu'à 10 millions (10 crores)	100 000
10 — 20 millions	120 000
20 — 30 millions	140 000
30 — 40 millions	160 000
40 — 50 millions	180 000
Plus de 50 millions	200 000

Les Agents accrédités ne satisfaisant pas aux critères ci-dessus se voient accorder une période de deux exercices financiers pour satisfaire à l'exigence minimale.

(2) Évaluation financière

Elle repose sur 5 tests donnant chacun lieu à l'attribution de points. Le nombre maximal de points est de 30 et un total d'au moins 15 points est considéré comme satisfaisant, à condition que le Candidat conserve le niveau minimal de capital social/capitaux propres.

Le nombre maximum de points pouvant être obtenus se décompose comme suit :

(i)	Intégrité du système comptable	2 points
(ii)	Ratio de liquidité générale	8 points
(iii)	Ratio d'endettement	8 points
(iv)	Ratio de rentabilité	4 points
(v)	Valeur nette tangible par rapport au chiffre d'affaires	8 points
TOTAL		30 points

(i) L'exactitude et l'intégrité du système comptable interne sont considérées comme essentielles pour la capacité de l'Agent à gérer l'entreprise.

(ii) Ratio de liquidité générale

Actif à court terme divisé par le passif à court terme.

Actif à court terme excluant les débiteurs des actionnaires.

Passif à court terme excluant les prêts consentis par les actionnaires, les propriétaires ou les associés.

Plus de 1,50	8 points
1,25 — 1,49	7 points
1,00 — 1,24	6 points
0,95 — 0,99	5 points
0,90 — 0,94	4 points
0,85 — 0,89	3 points
0,80 — 0,84	2 points
0,75 — 0,79	1 point
Moins de 0,75	0 point

(iii) Ratio d'endettement

Dette totale divisée par l'actif corporel.

La dette totale inclut le passif à court terme et tous les prêts de tiers.

Les immobilisations corporelles représentent le total de l'actif en valeur marchande (y compris les créances sur actionnaires), moins les actifs incorporels comme la survaleur, les redevances de franchisage, les listes de clients et les frais d'établissement. La survaleur liée aux locaux sera considérée comme incorporelle, à moins de bénéficier d'une évaluation écrite provenant d'un expert agréé indépendant.

Moins de 0,5	8 points
0,50 — 0,59	7 points
0,60 — 0,69	6 points
0,70 — 0,79	5 points
0,80 — 0,89	4 points
0,90 — 0,99	3 points
1,00 — 1,19	2 points
1,20 — 1,29	1 point
Plus de 1,29	0 point

(iv) Ratio de rentabilité

$$\frac{\text{Bénéfice net avant impôts}}{\text{Fonds propres}} \times \frac{100}{1}$$

Le bénéfice net avant impôts est le bénéfice enregistré avant le paiement des impôts et avant les produits exceptionnels.

Fonds propres Il s'agit du capital libéré/capitaux propres plus les bénéfices non répartis (moins le déficit) plus les autres ressources.

Plus de 19,99%	4 points
15% — 19,99%	3 points
10% — 14,99%	2 points
0% — 9,99%	1 point
Moins de 0	0 point

(v) Valeur corporelle nette sur chiffre d'affaires

$$\frac{\text{Valeur nette tangible}}{\text{Chiffre d'affaires total}} \times \frac{100}{1}$$

La valeur corporelle nette correspond aux Fonds propres, conformément au Ratio 4, moins l'actif incorporel, conformément au Ratio 3. Les prêts aux actionnaires / propriétaires seront exclus.

Le chiffre d'affaires total représente le total des ventes annuelles payées à l'avance des compagnies aériennes membres de l'IATA, moins la commission de 5 % sur ces dernières et la commission de 5 % sur les ventes payables à destination.

Plus de 2%	8 points
1,50 — 2,0%	7 points
1,25 — 1,49%	6 points
1,00 — 1,24%	5 points
0,75 — 0,99%	4 points
0,50 — 0,74%	3 points
0,25 — 0,49%	2 points
Moins de 0,25%	1 point

(3) Discrétion financière

Il est reconnu que différentes interprétations des comptes financiers sont possibles et se produisent. L'Agent doit pouvoir être entendu en cas de désaccord quant à l'interprétation des comptes financiers. Si suite à cela, il existe cependant un désaccord ou un différend, quel qu'il soit, à l'égard de l'évaluation financière, celui-ci peut être résolu par l'ICACC. Si ce désaccord ou différend subsiste, l'Agent dispose des options prévues par la Résolution 801.

(4) Solutions

Les Agents qui ne parviennent pas à satisfaire aux critères financiers doivent être informés par écrit des raisons détaillées de leur échec à satisfaire aux critères financiers. Ces Agents doivent bénéficier d'au moins 2 années complètes à compter de la réception des conclusions de l'examen afin de répondre aux critères fixés. Pour satisfaire aux critères fixés, l'Agent peut avoir recours aux options suivantes :

- Réduction des ventes;
- Modification de la composition des ventes (payées à l'avance et payables à destination);
- Introduction d'un apport financier externe (banque, établissements financiers, etc.);
- Introduction d'autres capitaux ou fonds.

Si l'Agent n'est pas en mesure de satisfaire aux critères fixés à l'aide des options mentionnées dans les 2 années complètes suivant la réception des conclusions de l'examen, il peut fournir un cautionnement/garantie portant uniquement sur la somme nécessaire pour combler l'écart ou l'insuffisance.

(5) Examen financier

Après mise en œuvre de la formule pour l'Inde, il sera procédé à un examen initial de tous les Agents de fret IATA en Inde. Les Agents jugés financièrement faibles feront l'objet d'un nouvel examen deux ans après cet examen initial.

Ensuite, les évaluateurs financiers désignés par l'ICACC effectueront, au moins une fois tous les 5 ans, un examen de tous les Agents accrédités. Dès l'évaluation achevée, les évaluateurs financiers doivent remettre à l'Agent une copie de l'intégralité de l'évaluation financière.

CRITÈRES FINANCIERS — INDONÉSIE

1. Le candidat/l'agent de fret devra remplir les critères suivants :

1.1 Mener des activités dans l'industrie depuis au moins 12 mois;

1.2 Avoir un capital libéré d'au moins 200 000 000 IDR ou l'équivalent de ce qui est exigé par les autorités locales, selon le montant le plus élevé;

1.3 Fournir une garantie financière de l'industrie équivalant à la moyenne de 45 jours de vente au cours des 12 derniers mois ou à 15 000 USD, selon la valeur la plus élevée. Le montant de la garantie financière sera calculé en fonction des ventes de fret internationales uniquement;

1.4 Être titulaire d'une licence de logistique (Surat Izin Usaha Jasa Perusahaan Transportasi – SIUJPT)) ou d'une licence de transporteur; (Surat Izin Penyelenggaraan Jasa Titipan) – délivrée par le Service Pos dan Telekomunikasi - SIPJT).

2. Évaluation financière

2.1 Le Candidat/Agent de fret devra fournir ses derniers états financiers vérifiés et certifiés par un expert-comptable membre de l'IAI (Institut indonésien des experts-comptables) ou les états financiers tels qu'ils ont été soumis aux autorités fiscales pour la déclaration d'impôts avec endossement. S'il s'agit de documents fiscaux, ils devront être tamponnés et signés par les autorités fiscales locales.

2.2 Lorsque l'évaluation du candidat/Agent est conforme aux normes financières décrites au paragraphe 2, il convient de tenir compte des ratios financiers suivants

2.2.1 Capital social

Égale ou supérieure à 1 : 10.0

Inférieure à 1 : 5.0

2.2.2 Ratio actuel

Supérieur à 2: 20

1.5 – 2: 15.0

Inférieur à 1.5: 10.0

2.2.3 Ratio de liquidité relative

Supérieur ou égal à 1: 30.0

Inférieur à 1: 15.0

2.2.4 Ratio de rotation des créances

Supérieur ou égal à 10 fois: 15.0

5–9 fois: 11.25

Inférieur à 5 fois: 7.5

2.2.5 âge moyen des créances

Inférieur ou égal à 45 jours: 15.0

46–89 jours: 11.25

Supérieur ou égal à 90 jours: 7.5

2.2.6 Ratio d'endettement

Inférieur à 35%: 10.0

30–50%: 7.5

Supérieur à 50%: 5.0

2.2.7 Compte tenu des six tests ci-dessus et de l'attribution des points correspondant à chacun, un total de 65 points ou plus est considéré comme étant satisfaisant pour l'accréditation d'un nouveau candidat. Dans le cas de la réintégration d'un agent en défaut de paiement, il faut au moins 65 points. Un total de 55 points ou plus est considéré satisfaisant pour le maintien de l'accréditation. S'il existe des Agents accrédités, un minimum de 55 pour cent est considéré comme satisfaisant pour des changements de propriété et des changements du processus d'actionnaires.

2.2.8 Les Agents de fret ne satisfaisant pas aux critères énoncés sous le point 2.2.7 et ayant fourni une garantie financière peuvent être approuvés à condition de fournir une garantie financière supplémentaire conformément aux critères suivants : Niveau 1 : garantie financière supplémentaire de 20 % si la note de l'agent est supérieure ou égale à 40 points et inférieure au nombre de points minimum requis conformément au point 2.2.7 Niveau 2 : garantie financière supplémentaire de 50 % si la note de l'agent est inférieure à 40 points.

Il est possible et peut arriver que les comptes financiers fassent l'objet d'interprétations différentes. Par conséquent, l'évaluateur financier déterminera la classification la plus appropriée conformément aux pratiques comptables généralement reconnues pour tous les éléments contenus dans les états financiers.

Le candidat a tout intérêt à fournir des renseignements supplémentaires ayant une incidence sur l'évaluation.

CRITÈRES FINANCIERS LOCAUX — ISRAËL

Note: Critères financiers locaux pour Israël seront en vigueur le 01 Janvier 2017.

SECTION 1

Les agents suivants seront soumis à un examen financier en vue d'établir s'ils doivent fournir une garantie bancaire à l'IATA et, le cas échéant, le montant de cette dernière :

a) Nouveaux candidats enregistrés auprès de l'Administration fiscale israélienne - Service des douanes.

b) Agents actuels ayant déjà fourni une garantie bancaire et souhaitant la réduire ou l'annuler.

c) Agents ayant enregistré 4 irrégularités au cours des 12 derniers mois.

d) Agents ayant enregistré un taux de changement de propriété supérieur à 30 % (à l'exception des transferts à des membres de leur famille, à des sociétés de portefeuille comprenant les mêmes actionnaires ou des transferts par succession).

Les agents actuels n'ayant pas encore fourni de garantie n'auront pas à subir d'examen financier tant qu'ils n'auront pas été intégrés à l'une des catégories ci-dessus.

SECTION 2

EXAMEN FINANCIER

Les candidats/agents doivent communiquer leurs états financiers vérifiés, qui comprendront un compte de résultat certifié de l'année précédente et un bilan, réalisés de manière indépendante et établis conformément aux pratiques comptables locales.

L'examen financier appliquera les critères ci-dessous afin de déterminer si une garantie financière (bancaire) est nécessaire. Le montant de la garantie éventuellement requise sera fixé en fonction de la note de l'agent intéressé calculée plus bas et du montant de ses ventes mensuelles moyennes au cours des 12 mois précédant la date de l'examen. La synthèse des éléments nécessaires en vue de fixer le montant de la garantie bancaire devra, le cas échéant, être préparée par un expert-comptable agréé.

Les trois principaux éléments soumis à examen sont les suivants:

a) RATIO DE LIQUIDITÉ GÉNÉRALE = actif à court terme/passif à court terme

b) CAPITAL/ACTIF TOTAL

c) TAUX DE RENTABILITÉ

1. Ratio de liquidité générale = actif à court terme/passif à court terme

Ratio	Note
Supérieur à 1,3	4
Entre 1,201 et 1,3	3
Entre 1,101 et 1,2	2
Entre 1,001 et 1,1	1
Inférieur à 1	0

2. Capital/Actif total (Le capital comprend le capital, les effets à long terme, les prêts à long terme des actionnaires et des sociétés connexes contrôlées par ces derniers)

Ratio	Note
Supérieur à 10 %	3
Entre 5,01 % et 10 %	2
Entre 0 et 5 %	1
Inférieur à 0 %	0

3. Taux de rentabilité = revenu net après impôts/ventes brutes

En Israël, les agents de fret utilisent deux méthodes pour rendre compte de leurs ventes dans leurs états financiers:

a) ventes brutes incluant les coûts de tiers

b) ventes brutes comprenant uniquement les commissions

L'agent confirmera la méthode utilisée dans ses comptes établis par le vérificateur.

Si les ventes brutes incluent les coûts de tiers

Ratio	Note
Supérieur à 1 %	3
Entre 0,51 % et 1 %	2
Entre 0 et 0,5 %	1
Inférieur à 0 %	0

Si les ventes brutes comprennent uniquement les commissions

Ratio	Note
Supérieur à 5 %	3
Entre 2,01 % et 5 %	2
Entre 0 et 2 %	1
Inférieur à 0 %	0

SECTION 3

GARANTIE BANCAIRE

Les agents ayant obtenu un minimum de 5 points seront dispensés de fournir une garantie bancaire.

Le montant de la garantie bancaire à fournir à l'IATA sera calculé comme suit:

Résultat: Montant de la garantie bancaire arrondi au 1 000 USD le plus proche

4 points: 15 jours de ventes mensuelles moyennes durant les 12 mois précédents

3 points 30 jours de ventes mensuelles moyennes durant les 12 mois précédents

2 points 40 jours de ventes mensuelles moyennes durant les 12 mois précédents

1 point 50 jours de ventes mensuelles moyennes durant les 12 mois précédents

0 point 55 jours de ventes mensuelles moyennes durant les 12 mois précédents

ALes agents ayant une garantie bancaire devront, avant le 30 juin de chaque année, présenter à l'IATA leurs états financiers vérifiés de l'année précédente.

CRITÈRES FINANCIERS — JAPON

SITUATION FINANCIÈRE

Capital libéré

Au moins 50 millions de JPY.

Indice financier

Part de capitaux propres de l'actif total : au moins 10 % des capitaux propres représentant au moins 50 millions de JPY.

Le ratio d'équité du propriétaire est calculé comme "l'avoir des propriétaires divisé par l'actif total"

Les capitaux propres sont définis comme l'actif total moins le passif total.

Garantie Financiere

Lorsque les nouveaux candidats et les agents existants satisfont à l'indice financier ci-dessus, un minimum de 50 millions de JPY ou une moyenne de 1,5 mois de ventes prépayées, selon ce qui représente le montant le plus élevé, est appliqué.

Les nouveaux candidats qui ont moins d'une année d'expérience en tant que transitaire aérien doivent soumettre une garantie financière minimum de 100 millions de JPY ou une moyenne de 2,0 mois de ventes estimés, selon ce qui représente le montant le plus élevé.

Lorsqu'un agent existant ne satisfait pas à l'indice financier ci-dessus, une moyenne de 2,0 mois de ventes prépayées ou 50 millions de JPY, selon ce qui représente le montant le plus élevé, est appliqué.

Le montant de la garantie financière est arrondi au million de JPY le plus proche.

Les garanties bancaires doivent être émises par une banque ou une succursale agréée par l'Agence japonaise des services financiers et résidant au Japon.

États Financiers

Les nouveaux candidats doivent soumettre des documents financiers pour les deux derniers trimestres/ exercices financiers complets.

Les agents existants doivent soumettre les documents financiers requis dans les quatre mois qui suivent la fin de l'exercice financier.

CRITÈRES FINANCIERS — KOWEIT

Note: Les critères financiers locaux pour le Koweit entrent en vigueur le 1er juin 2017

1. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

1.1 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des comptes vérifiés des Agents

1.2 Les contrôles financiers suivants s'appliquent pour l'évaluation des comptes vérifiés d'un Agent :

1.2.1 Les avoirs nets doivent être positifs

1.2.2 Les avoirs nets divisés par le montant des dettes à long terme et autres passifs à long terme doivent être supérieurs à zéro virgule cinq (0,5)

1.2.3 L'EBITDA (revenus avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et dotations exceptionnelles) doit être positif

1.2.4 L'EBITDA doit être au moins deux (2) fois supérieur aux charges d'intérêts

1.2.5 Le montant des actifs à court terme ajustés doit excéder le passif à court terme

2. EXAMENS FINANCIERS ANNUELS

2.1 Tous les Agents doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier ou conformément aux exigences de la législation, pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la section 1.

Si un Agent exerce son activité depuis moins de 12 mois au moment où il pose sa candidature, il doit fournir à la place un bilan d'ouverture.

2.2 Tous les agents doivent fournir une Garantie financière conformément à la section 3 des présents critères.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

3.1 La garantie financière devra être automatiquement renouvelable.

3.2 Le montant de la garantie financière exigée doit au minimum couvrir le montant exposé au risque calculé comme indiqué ci-après au moyen du montant des ventes au comptant du CASS, qui équivaut à la moyenne des ventes à risque journalières pour les ventes au comptant nettes des 12 derniers mois. Si la garantie financière existante s'avère insuffisante pour couvrir le montant exposé au risque, le montant de la garantie financière exigée sera augmenté pour couvrir ledit montant de risque.

(Ventes des 12 derniers mois/365) X ventes à risque journalières

Sous réserve d'un montant minimal de 35 000,00 USD (trente-cinq mille dollars américains)

3.3 Nouveaux candidats :

3.3.1 Les anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit :

(Ventes estimées ou historique des ventes CASS des 12 derniers mois (selon la valeur la plus élevée)/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 35 000,00 USD (trente-cinq mille dollars américains)

3.3.2 Les agents qui ne sont pas d'anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit :

(Ventes estimées/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 35 000,00 USD (trente-cinq mille dollars américains)

4. DEFINITIONS OF TERMS USED IN THESE GUIDELINES

Actifs à court terme ajustés désigne les actifs à court terme au sens entendu dans le bilan des comptes après avoir déduit :

- les stocks et les opérations en cours,
- les dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA,
- les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective),
- les créances douteuses,
- les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA.

Ces descriptions générales peuvent être modifiées en faveur de conditions spécifiquement définies en vertu des Principes comptables généralement reconnus (PCGR) locaux applicables et communiqués dans les états financiers.

Dette à long terme – s'entend de toutes les dettes du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la fin de l'exercice.

EBITDA – désigne les revenus avant intérêt, impôt, dépréciation et amortissement.

Examen – désigne toute estimation ou évaluation de la conformité constante d'un agent à la réglementation des agents de fret.

Examen financier – désigne un examen de la situation financière d'un Agent ou le calcul du montant de la garantie financière exigée conformément à ces critères financiers locaux.

Irrégularité – s'entend de toute irrégularité appliquée en vertu de la règlementation des agents de fret pour violation de cette dernière, pouvant comprendre, sans pour autant s'y limiter, des irrégularités financières.

Les Avoirs nets sont composés des éléments suivants :

- le capital social,
- les primes d'émission,
- les bénéfices non distribués,
- les autres réserves distribuables,
- les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes déclarés.

Passif à court terme – désigne le passif à court terme, tel que défini dans le Bilan des comptes.

Passif à long terme – tous les éléments du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

Ventes journalières à risque – désigne le nombre de jours à compter du début de la période de reddition de compte considérée jusqu'à la date de versement, plus une marge correspondant au nombre de jours de la période de grâce.

CRITÈRES FINANCIERS LOCAUX — LIBAN

1. CRITÈRES DE L'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

1.1 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des comptes vérifiés des Agents

1.2 Les contrôles financiers suivants s'appliquent pour l'évaluation des comptes vérifiés d'un Agent :

1.2.1 Le bénéfice net doit être positif

1.2.2 Ratio de liquidité générale : (actif à court terme divisé par le passif à court terme), obligatoirement supérieur à 130 %

1.2.3 Ratio d'endettement : (total de la dette / actifs corporels), obligatoirement inférieur à 50 %

1.2.4 Ratio de rentabilité : (bénéfice net après impôts / capitaux propres), obligatoirement supérieur à 20 %

2. EXAMEN FINANCIER ANNUEL

2.1.1 Tous les Agents doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier ou conformément aux exigences de la législation, pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la section 1.

2.1.2 Si un Agent exerce son activité depuis moins de 12 mois au moment où il pose sa candidature, il doit fournir, à la place, un bilan d'ouverture.

2.1.3 Tous les agents doivent fournir une Garantie financière conformément à la section 3 des présents critères. Le montant de la garantie financière par rapport au chiffre d'affaires réel sera révisé tous les trimestres.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

3.1 La garantie financière doit être valable pendant au moins un an

3.2 Le montant de la garantie financière exigée doit au minimum couvrir la proportion de risque calculée ci-après au moyen du montant des ventes au comptant du CASS, équivalant à la moyenne des 3 mois de ventes au comptant nettes les plus élevées réalisées au cours des 12 derniers mois. Si la garantie financière existante s'avère insuffisante pour couvrir la proportion de risque, le montant de la garantie financière exigée sera augmenté pour couvrir ladite proportion de risque.

« Période moyenne d'exposition » * (recettes nettes des ventes les plus élevées sur 3 mois/90)

Sous réserve d'un montant minimal de 25 000,00 USD (vingt-cinq mille dollars américains)

3.3 La « Période moyenne d'exposition » désigne le nombre de jours à compter du début de la période comptable de l'Agent jusqu'à la date de versement concernant cette ou ces périodes comptables.

CRITÈRES FINANCIERS — MALAISIE

INTRODUCTION

1. RÈGLES GÉNÉRALES

1.1 Le capital libéré minimum pour les nouveaux candidats et les agents existants est de MYR 100 000,00.

1.2 Les candidats doivent fournir les relevés bancaires des 3 derniers mois consécutifs, ainsi qu'une lettre de référence de la banque.

1.3 La superficie minimum du bureau doit être de 38 mètres carré.

2. GARANTIE FINANCIÈRE

2.1 Nonobstant le fait qu'un Agent obtienne un résultat satisfaisant ou insatisfaisant dans le cadre d'un examen financier, tous les Agents doivent fournir une garantie bancaire d'au moins MYR 100 000,00 ou deux (2) périodes de facturation CASS des ventes moyennes pour les 12 derniers mois, selon le montant qui est le plus élevé.

2.2 Une alternative pour les Agents consiste à participer au Programme d'assurance par défaut.

2.3 Après un examen du montant de la garantie financière, une garantie financière supplémentaire sera demandée si la garantie actuelle fournie n'est pas suffisante pour couvrir le montant spécifié sous le point 2.1.

2.3.1 Nonobstant la clause 2.3 ci-dessus, si un Agent n'a pas fait l'objet d'irrégularités (dont un Avis d'irrégularité, une Suspension, un Défaut de paiement et une Résiliation) au cours des 24 derniers mois, l'Agent ne devra fournir une garantie financière supplémentaire que si le chiffre d'affaires moyen (sur deux périodes de facturation CASS de ventes moyennes pour les 12 derniers mois) est supérieur à 20 % du montant de la garantie financière en place.

2.3.2 Si l'examen de la garantie financière indique que le chiffre d'affaires d'un Agent (sur la base de deux périodes de facturation CASS des ventes moyennes pour les 12 derniers mois) est inférieur à la garantie financière fournie, l'Agent peut choisir de réduire le niveau de la garantie financière en conséquence.

3. INDICES FINANCIERS

(1) Ratio de liquidité générale

	>=1.5	1=< x <1.5	<1
Points	40	20	0

(2) Créances privilégiées

	Aucune créance privilégiée	Créances privilégiées
Points	10	0

Note: *les créances privilégiées ont trait aux frais ou charges générés sur l'actif de la société, ainsi qu'aux garanties qu'elle a octroyées à l'autre partie citée à titre spécifique dans l'état financier annuel. Les créances privilégiées : - incluent la vente à tempérament et le crédit-bail - excluent les dettes latentes autres que celles liées aux contentieux et actions judiciaires.*

(3) Valeur corporelle nette

	Valeur corporelle nette positive	Valeur corporelle nette positive	Valeur corporelle nette négative
	Capitaux propres positifs	Capitaux propres positifs	Pertes cumulées>= capital social
	Profits cumulés	Pertes cumulées	
Points	40	20	0

(4) Délai moyen de recouvrement

	(Créances clients/ventes) x 365		
	<=90 days	90 < x <=120 days	>120 days
Points	10	5	0

La note de passage est de 60 points.

Les Agents accrédités IATA ne l'ayant pas obtenue peuvent prendre les mesures correctives suivantes.

Niveau 1: fournir une autre garantie financière de 20% si leur note est inférieure de 20 points à la note de passage.

Niveau 2: fournir une autre garantie financière de 50% si leur note est inférieure à celle du niveau 1.

Ces actions correctives ne s'appliquent pas aux Agents accrédités IATA qui bénéficient du programme d'assurance par défaut (DIP, Default Insurance Program), car cette assurance s'avère plus que suffisante pour couvrir le risque.

CRITÈRES FINANCIERS — MAROC

Les agents fourniront une garantie bancaire équivalant à 35 jours de chiffre d'affaires basé sur les ventes des six derniers mois. La garantie bancaire exigée n'excédera pas 4 000 000 MAD. Toutefois, un agent peut donner volontairement une garantie plus élevée. Une facilité de crédit de 25% en sus de la garantie fournie sera accordée. Au-delà de cette limite de crédit, un paiement correspondant à la limite de crédit devra être effectué.

CRITÈRES FINANCIERS — OMAN

Note: Les critères financiers locaux pour le Oman entrent en vigueur le 1er juin 2017

1. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

1.1 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des comptes vérifiés des Agents

1.2 Les contrôles financiers suivants s'appliquent pour l'évaluation des comptes vérifiés d'un Agent :

1.2.1 Les avoirs nets doivent être positifs

1.2.2 Les avoirs nets divisés par le montant des dettes à long terme et autres passifs à long terme doivent être supérieurs à zéro virgule cinq (0,5)

1.2.3 L'EBITDA (revenus avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et dotations exceptionnelles) doit être positif

1.2.4 L'EBITDA doit être au moins deux (2) fois supérieur aux charges d'intérêts

1.2.5 Le montant des actifs à court terme ajustés doit excéder le passif à court terme

2. EXAMENS FINANCIERS ANNUELS

2.1 Tous les Agents doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier ou conformément aux exigences de la législation, pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la section 1.

Si un Agent exerce son activité depuis moins de 12 mois au moment où il pose sa candidature, il doit fournir à la place un bilan d'ouverture.

2.2 Tous les agents doivent fournir une Garantie financière conformément à la section 3 des présents critères.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

3.1 La garantie financière devra être automatiquement renouvelable.

3.2 Le montant de la garantie financière exigée doit au minimum couvrir le montant exposé au risque calculé comme indiqué ci-après au moyen du montant des ventes au comptant du CASS, qui équivaut à la moyenne des ventes à risque journalières pour les ventes au comptant nettes des 12 derniers mois. Si la garantie financière existante s'avère insuffisante pour couvrir le montant exposé au risque, le montant de la garantie financière exigée sera augmenté pour couvrir ledit montant de risque.

(Ventes des 12 derniers mois/365) X ventes à risque journalières

Sous réserve d'un montant minimal de 35 000,00 USD (trente-cinq mille dollars américains)

3.3 Nouveaux candidats :

3.3.1 Les anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit :

(Ventes estimées ou historique des ventes CASS des 12 derniers mois (selon la valeur la plus élevée)/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 35 000,00 USD (trente-cinq mille dollars américains)

3.3.2 Les agents qui ne sont pas d'anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit :

(Ventes estimées/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 35 000,00 USD (trente-cinq mille dollars américains)

4. DEFINITIONS OF TERMS USED IN THESE GUIDELINES

Actifs à court terme ajustés désigne les actifs à court terme au sens entendu dans le bilan des comptes après avoir déduit :

- les stocks et les opérations en cours,
- les dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA,
- les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective),
- les créances douteuses,
- les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA.

Ces descriptions générales peuvent être modifiées en faveur de conditions spécifiquement définies en vertu des Principes comptables généralement reconnus (PCGR) locaux applicables et communiqués dans les états financiers.

Dette à long terme – s'entend de toutes les dettes du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la fin de l'exercice.

EBITDA – désigne les revenus avant intérêt, impôt, dépréciation et amortissement.

Examen – désigne toute estimation ou évaluation de la conformité constante d'un agent à la réglementation des agents de fret.

Examen financier – désigne un examen de la situation financière d'un Agent ou le calcul du montant de la garantie financière exigée conformément à ces critères financiers locaux.

Irrégularité – s'entend de toute irrégularité appliquée en vertu de la règlementation des agents de fret pour violation de cette dernière, pouvant comprendre, sans pour autant s'y limiter, des irrégularités financières.

Les Avoirs nets sont composés des éléments suivants :

- le capital social,
- les primes d'émission,
- les bénéfices non distribués,
- les autres réserves distribuables,
- les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes déclarés.

Passif à court terme – désigne le passif à court terme, tel que défini dans le Bilan des comptes.

Passif à long terme – tous les éléments du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

Ventes journalières à risque – désigne le nombre de jours à compter du début de la période de reddition de compte considérée jusqu'à la date de versement, plus une marge correspondant au nombre de jours de la période de grâce.

CRITÈRES FINANCIERS — PAKISTAN

1. RÈGLES GÉNÉRALES

1.1 Les candidats doivent être établis et actifs dans le domaine de la promotion des ventes de transport de fret aérien international depuis au moins 12 mois.

1.2 L'Agent IATA doit fournir chaque année, dans les 6 mois suivants la clôture du dernier exercice financier, ses états financiers vérifiés incluant le bilan et le compte de résultat.

1.3 Les états financiers vérifiés doivent être certifiés par un comptable agréé membre de l'ICAP (Institut pakistanais des comptables agréés).

2. CRITÈRES DE L'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

2.1 Tous les candidats et les agents doivent disposer d'un capital libéré minimal de 4,00 millions PKR. Le capital libéré correspond à la fraction du capital de la société payée par les actionnaires. Le capital libéré peut être inférieur au capital total de la société.

2.2 Les attributions de points suivantes s'appliquent pour l'évaluation du ratio financier : le résultat de l'évaluation financière repose sur trois (3) contrôles donnant chacun lieu à l'attribution de points. Le nombre maximal de points possible est de 80.

Le nombre maximal de points que l'agent peut obtenir inclut les éléments suivants

i)	Ratio de liquidité générale	30
ii)	Taux d'endettement	30
iii)	Taux de rentabilité	20
	TOTAL	80

i) Ratio de liquidité générale

Actif/passif à court terme

Les éléments suivants doivent être exclus de l'actif à court terme lors du calcul

i. Stocks et opérations en cours
ii. Dépôts ou garanties accordés à des tiers autres que les compagnies aériennes membres
iii. Prêts octroyés aux administrateurs, sociétés affiliées
iv. Paiements anticipés
v. Charges reportées
vi. Créances douteuses
vii. Fonds bloqués

Le passif à court terme exclut les prêts accordés par les actionnaires ou le propriétaire/les partenaires

≥ 2	30 points
>1,75 mais < 2	26 points
>1,50 mais < 1,75	24 points
>1,25 mais < 1,50	22 points
>1 mais < 1,25	20 points
Moins de 1	0 points

ii) Taux d'endettement

Passif total/actif corporel

Le passif total représente le total du passif à court terme et du passif à long terme.

L'actif corporel représente l'actif total en valeur marchande (y compris les capitaux des actionnaires), moins l'actif incorporel à savoir la survaleur, les redevances de franchisage, les listes de clients et les frais d'établissement.

Moins de 0,5	30 points
>0,50 mais < 0,60	25 points
>0,60 mais < 0,70	20 points
>0,70 mais < 0,80	15 points
>0,80 mais < 0,90	10 points
>0,90 mais < 1	5 points
≥ 1	0 points
Actif corporel négatif	0 points

iii) Taux de rentabilité

(bénéfices nets après impôts/capitaux propres) X 100

Capitaux propres. Capital libéré/capitaux propres + bénéfices non répartis (moins le déficit).

≥ 20 %	20 points
> 15 % mais < 20 %	16 points
> 10% mais < 15%	14 points
> 5% mais < 10%	12 points
> 0% mais < 5%	10 points
Moins de 0 %	0 points

iv) Nombre total de points obtenus/notation

Nombre total de points	Note
>= 60	A
40 - 59	B
20 - 39	C
10 - 19	D
<10	E

2.3 La note B est la note minimale de passage. Les notes C à E sont considérées comme insuffisantes. Elles signifient que le candidat ne satisfait pas aux critères de l'évaluation financière.

3. EXAMENS FINANCIERS ANNUELS

3.1 Les Candidats et les Agents doivent fournir les tout derniers compte de résultat et bilan, tous deux dûment vérifiés et certifiés par un comptable agréé membre de l'ICAP (Institut pakistanais des comptables agréés), lors de leur candidature pour devenir Agent. Ces documents ne doivent pas dater de plus de six mois au moment de leur examen par l'IATA.

3.2 Pour obtenir un résultat satisfaisant à cette évaluation, le Candidat/Agent doit :

(a) Obtenir une note minimale de B

(b) Disposer du capital libéré minimal indiqué dans la section 2.1

4. EXAMENS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES

Les critères d'évaluation des comptes des agents/candidats énoncés au paragraphe 2 s'appliqueront pour tout examen financier intermédiaire d'un Agent et à tout moment, y compris lors de l'examen financier annuel.

5. GARANTIE FINANCIÈRE

Que l'agent obtienne un résultat satisfaisant ou non, la garantie financière minimum pour un agent est fixée à 5 millions de PKR ou à l'équivalent de 40/365 des ventes moyennes journalières sur la base de l'activité des 12 derniers mois, selon ce qui représente le montant le plus élevé.

CRITÈRES FINANCIERS — PHILIPPINES

1. Généralités

1.1 Capital libéré minimal de 2,0 millions PHP

1.2 Les candidats doivent soumettre le rapport sur le chiffre d'affaires des compagnies aériennes membres pour les 12 derniers mois PP/CC (fret payé à l'avance/payable à destination)

2. Critères d'évaluation

2.1 Ratio de liquidité > 1.0 (Actif/passif à court terme)

3. Examen financier

Candidats

3.1 Ils doivent fournir des comptes vérifiés lorsqu'ils postulent à la fonction d'agent à des fins d'évaluation selon les tests basés sur des critères financiers présentés dans ces critères.

3.2 Les comptes vérifiés doivent refléter la situation financière du candidat sur une période maximale de 6 mois avant la date de soumission.

3.3 Sa candidature sera rejetée s'il ne répond pas à l'un des critères.

Agents

3.4 Tous les agents doivent fournir des comptes vérifiés pour chaque fin d'exercice à des fins d'évaluation selon les tests basés sur des critères financiers exposés dans ces critères.

3.5 Ils doivent fournir ces comptes au plus tard 6 mois après la fin de l'exercice.

3.6 Si un agent ne réussit pas l'un des tests basés sur les critères financiers :

3.6.1 Il disposera de 60 jours pour prendre les mesures correctives nécessaires.

3.6.2 Si lesdites mesure correctives ne sont pas entreprises, il sera exclu du programme CASS.

4. Garantie financière

4.1 Qu'ils obtiennent ou non des résultats satisfaisants à un examen financier, les agents doivent fournir à l'IATA une garantie financière, conformément au calcul présenté dans ces critères.

4.2 Les candidats et les agents doivent fournir à l'IATA une garantie financière d'un montant égal à la production moyenne d'un agent sur 60 jours au cours des 12 derniers mois ou d'autres éléments approuvés par ICAP.

5. L'ICAP a convenu d'accepter les instruments financiers suivants.

CRITÈRES FINANCIERS — QATAR

Note: Les critères financiers locaux pour le Qatar entrent en vigueur le 1er juin 2017

1. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

1.1 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des comptes vérifiés des Agents

1.2 Les contrôles financiers suivants s'appliquent pour l'évaluation des comptes vérifiés d'un Agent :

1.2.1 Les avoirs nets doivent être positifs

1.2.2 Les avoirs nets divisés par le montant des dettes à long terme et autres passifs à long terme doivent être supérieurs à zéro virgule cinq (0,5)

1.2.3 L'EBITDA (revenus avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et dotations exceptionnelles) doit être positif

1.2.4 L'EBITDA doit être au moins deux (2) fois supérieur aux charges d'intérêts

1.2.5 Le montant des actifs à court terme ajustés doit excéder le passif à court terme

2. EXAMENS FINANCIERS ANNUELS

2.1 Tous les Agents doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier ou conformément aux exigences de la législation, pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la section 1.

Si un Agent exerce son activité depuis moins de 12 mois au moment où il pose sa candidature, il doit fournir à la place un bilan d'ouverture

2.2 Tous les agents doivent fournir une Garantie financière conformément à la section 3 des présents critères.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

3.1 La garantie financière devra être automatiquement renouvelable.

3.2 Le montant de la garantie financière exigée doit au minimum couvrir le montant exposé au risque calculé comme indiqué ci-après au moyen du montant des ventes au comptant du CASS, qui équivaut à la moyenne des ventes à risque journalières pour les ventes au comptant nettes des 12 derniers mois. Si la garantie financière existante s'avère insuffisante pour couvrir le montant exposé au risque, le montant de la garantie financière exigée sera augmenté pour couvrir ledit montant de risque.

(Ventes des 12 derniers mois/365) X ventes à risque journalières

Sous réserve d'un montant minimal de 40 000,00 USD (quarante mille dollars américains)

3.3 Nouveaux candidats :

3.3.1 Les anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit :

(Ventes estimées ou historique des ventes CASS des 12 derniers mois (selon la valeur la plus élevée)/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 40 000,00 USD (quarante mille dollars américains)

3.3.2 Les agents qui ne sont pas d'anciens collaborateurs CASS doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit :

(Ventes estimées/365) X ventes journalières à risque sous réserve d'un montant minimal de 40 000,00 USD (quarante mille dollars américains)

4. DEFINITIONS OF TERMS USED IN THESE GUIDELINES

Actifs à court terme ajustés désigne les actifs à court terme au sens entendu dans le bilan des comptes après avoir déduit :

- les stocks et les opérations en cours,
- les dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA,
- les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective),
- les créances douteuses,
- les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA.

Ces descriptions générales peuvent être modifiées en faveur de conditions spécifiquement définies en vertu des Principes comptables généralement reconnus (PCGR) locaux applicables et communiqués dans les états financiers.

Dette à long terme – s'entend de toutes les dettes du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la fin de l'exercice.

EBITDA – désigne les revenus avant intérêt, impôt, dépréciation et amortissement.

Examen – désigne toute estimation ou évaluation de la conformité constante d'un agent à la réglementation des agents de fret.

Examen financier – désigne un examen de la situation financière d'un Agent ou le calcul du montant de la garantie financière exigée conformément à ces critères financiers locaux.

Irrégularité – s'entend de toute irrégularité appliquée en vertu de la règlementation des agents de fret pour violation de cette dernière, pouvant comprendre, sans pour autant s'y limiter, des irrégularités financières.

Les Avoirs nets sont composés des éléments suivants :

– le capital social,
– les primes d'émission,
– les bénéfices non distribués,
– les autres réserves distribuables,
– les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes déclarés.

Passif à court terme – désigne le passif à court terme, tel que défini dans le Bilan des comptes.

Passif à long terme – tous les éléments du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

Ventes journalières à risque – désigne le nombre de jours à compter du début de la période de reddition de compte considérée jusqu'à la date de versement, plus une marge correspondant au nombre de jours de la période de grâce.

CRITÈRES FINANCIERS — FÉDÉRATION RUSSE

1.1 RÈGLES GÉNÉRALES

1.1.1 Ces règles s'appliquent aux nouveaux Agents et aux Agents actuels

1.1.2 L'entité commerciale et/ou les propriétaires et gestionnaires de tous les agents accrédités par l'IATA et les agents qui demandent une accréditation IATA doivent satisfaire toutes les exigences applicables telles que prescrites par la loi de la Fédération de Russie.

1.1.3 Les nouveaux candidats doivent exercer l'activité de transitaire defret pour pas moins de 13 mois avant de demander l'accréditation fret de l'IATA.

1.2 Examen financier

Quel que soit le type d'enregistrement fiscal, les nouveaux candidats à l'Examen financier initial et les agents existants soumis à l'Examen financier annuel doivent soumettre à l'IATA leurs états financiers certifiés couvrant 12 mois de l'exercice précédent déjà clôturé et comprenant :

- Bilan (Форма по ОКУД 0710001), signé par le DG de l'entreprise et tamponné.
- Rapport des résultats financiers (Форма по ОКУД 0710002), signé par le DG de l'entreprise et tamponné.
- Tout autre document relatif aux finances de l'Agent et nécessaire au calcul des ratios financiers servant à l'Examen financier de l'Agent.

Pour l'Examen financier annuel, tous les Agents accrédités doivent soumettre leurs états financiers certifiés avant le 30 juin.

Si un agent existant demande une remise sur la garantie financière selon le barème de 1.4.3, il doit soumettre à l'IATA ses états financiers vérifiés, couvrant les 12 mois de l'exercice précédent déjà clôturé, comprenant :

- Bilan (Форма по ОКУД 0710001), signé par le DG de l'entreprise et tamponné.
- Rapport des résultats financiers (Форма по ОКУД 0710002), signé par le DG de l'entreprise et tamponné.
- Des conclusions de l'auditeur,
- Tout autre document lié aux finances de l'Agent et nécessaire au calcul des ratios financiers servant à l'Examen financier de l'Agent.

1.3 CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

L'Examen financier soit jugé satisfaisant, les critères suivants être remplis:

– Les Avoirs nets être positifs,
– Les Avoirs nets être supérieurs à la somme des dettes à long terme et autres Passifs à long terme,
– Le montant des actifs à court terme ajustés excéder le passif à court terme,

Les Comptes refléter un bénéfice net, au moins une fois au cours des deux derniers exercices financiers.

1.4 GARANTIE FINANCIÈRE

Les Agents doivent fournir une garantie financière sous forme de garantie bancaire ou de tout autre type de garantie financière acceptable en vertu de la résolution 817. Une Garantie bancaire devra être émise en roubles russes par une banque conforme affiliée à la Banque centrale de la Fédération de Russie et bénéficiant d'une notation financière internationale égale ou supérieure à B- ou B3, ou d'une notation de l'agence de crédit russe égale ou supérieure à A+. En cas de diminution significative de la notation souveraine du pays, ou pour toute autre raison pour laquelle les agences de notation internationales peuvent pas plus être utilisées pour les banques russes, les notations des agences de crédit russes serviront de base.

Dans le cas où le statut de la banque ayant fourni la Garantie bancaire au nom de l'Agent accrédité a subi un changement impliquant la suspension de sa licence par la Banque centrale de la Fédération de Russie, ou un déclassement de sa notation de crédit en-dessous de la limite établie pour l'acceptation, l'Agent accrédité devra fournir à l'IATA une nouvelle Garantie bancaire émanant d'une banque qui détient une licence valable et la notation de crédit requise. Pour la période de transition, l'agent doit fournir une garantie alternative couvrant le Montant en risque applicable.

En cas de renouvellement de la Garantie financière, la version papier originale de la Garantie financière et une confirmation émise par la banque ayant délivré la garantie doivent être envoyées au siège de l'IATA 30 jours avant la date d'expiration de la Garantie financière en cours.

La formulation rédiger la Garantie bancaire doit les exigences de l'IATA.

Un agent ne sera pas accrédité ou ne continuera pas à l'être tant que la Garantie bancaire requise n'aura pas été reçue par l'IATA, et confirmée à l'IATA par le biais d'une confirmation écrite reçue par voie de versement SWIFT ou d'un autre canal sécurisé et fiable de la part de la banque émettrice, l'informant que la Garantie bancaire a bien été émise par la banque et est valide.

1.4.1 Aux fins du calcul du montant d'une Garantie financière, les définitions suivantes s'appliquent :

La « Période moyenne d'exposition » désigne le nombre de jours calendaires à compter du début de la période comptable de l'Agent jusqu'à la date de versement de ladite période, plus une marge pouvant aller jusqu'à 5 jours.

Le « Montant en risque » est calculé en divisant le montant du chiffre d'affaires en RUB que l'Agent a réalisé pour les compagnies aériennes CASS Export RU au cours des 12 mois précédents par 365 et en appliquant le résultat à la période moyenne d'exposition :

Montant en risque = 12 mois de ventes au comptant CASS en RUB / 365 x ventes à risque journalières

Le montant de la Garantie financière sera arrondi au 100 000 RUB le plus proche.

Si l'agent est en activité depuis moins de 365 jours, le nombre réel de jours calendaires en activité et le chiffre d'affaires au comptant respectif seront pris en considération pour le calculer le Montant en risque.

Le recalcul du montant de la Garantie bancaire est effectué chaque mois pendant la 1ère année de l'opération CASS Export RU de l'Agent. Le montant de la GF chaque trimestre après la première année dans l'opération CASS Export Russia. Le recalcul du montant de la Garantie financière en cas de baisse significative des ventes nettes CASS peut être effectué sur la base des quatre dernières périodes de déclaration.

1.4.2 Agents accrédités pour deux ans ou moins

Une Garantie financière doit couvrir 100 % du Montant en risque généré par l'Agent pour toutes les compagnies aériennes participant au CASS Export Russia, mais ne peut être inférieure à RUB 100,000.00.

1.4.3 Agents accrédités pour plus de deux ans

Tous les Agents qui ont accompli 2 années d'activité en tant qu'Agent accrédité sans défaillance au cours des 12 mois précédents (y compris les défaillances résultant d'une accumulation d'irrégularités) ou radiation de la liste des agences au cours des 12 derniers mois ou changement de propriété, et dont l'Examen financier annuel est jugé satisfaisant, doivent présenter une Garantie bancaire couvrant leur Montant en risque généré pour toutes les compagnies aériennes participant au CASS Export Russia selon l'échelle suivante:

Cycle de trésorerie du Montant en risque de l'Agent pour 30 jours (RUB)	**Couverture requise de la Garantie bancaire (RUB)**
Inférieur ou égal à 500 000 $	100 % mais au moins 500 000 $
Plus de 500 000 $, inférieur ou égal à 2 000 000 $	75 % mais au moins 500 000 $
Plus de 2 000 000 $, inférieur ou égal à 8 000 000 $	60 % mais au moins 1 500 000 $
Plus de 8 000 000 $, inférieur ou égal à 16 000 000 $	50 % mais au moins 5 000 000 $
Plus de 16 000 000 $	35 % mais au moins 8 000 000 $

1.4.4 Une garantie financière couvrant 100 % du Montant en risque doit être sera présentée fournie par les Agents suivants :

- Agents qui ne fournissent pas les états financiers vérifiés.
- Agents dont l'Examen financier annuel n'était pas satisfaisant, pour les 12 mois suivants,
- Agents réintégrés après un défaut de paiement, pour les 12 mois prochains,

- Les agents qui ont fait l'objet d'un changement de propriété, impliquant plus de 30 % de la modification du entraînant le changement de contrôle au cours de toute période ultérieure de 12 mois - pendant les prochains 12 mois suivant l'enregistrement du changement auprès de par l'IATA.

1.5 CHANGEMENT SIGNIFICATIF AU NIVEAU DES VENTES NETTES DU CASS

1.5.1 Un changement significatif dans les ventes nettes CASS désigne tout changement dans l'activité de l'Agent engendrant une modification de ses ventes nettes du CASS de plus de 40 % au regard des 12 derniers mois. Un changement peut consister en une augmentation ou une baisse des ventes nettes du CASS.

1.5.2 Un Agent doit informer l'IATA de tout changement significatif dès qu'il est au courant de ce dernier. En l'absence d'une telle notification de l'Agent, un Examen financier intermédiaire et un Examen du montant à risque peuvent aussi être lancés par l'IATA.

1.6 DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS DANS LES PRÉSENTS CRITÈRES

Actifs à court terme ajustés désigne les actifs à court terme au sens entendu dans le bilan des comptes après avoir déduit :

– les stocks et les opérations en cours,
– les dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA,
– les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective),
– les créances douteuses,
– les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA.

Bénéfice net – bénéfice après déduction de tous les coûts et imposition.

Dette à long terme – s'entend de toutes les dettes du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la fin de l'exercice.

Les Avoirs nets sont composés des éléments suivants :

– le capital social,
– les primes d'émission,
– les bénéfices non distribués,
– les autres réserves distribuables,
– les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes déclarés.

Passif à court terme – désigne le passif à court terme, tel que défini dans le Bilan des comptes.

Passif à long terme – tous les éléments du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

CRITÈRES FINANCIERS — ROYAUME D'ARABIE SAOUDITE

Note: Les critères financiers locaux pour le Royaume d'Arabie Saoudite entrent en vigueur le 1er juin 2017

1. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

1.1 Toutes les informations financières utilisées pour l'évaluation financière seront tirées des comptes vérifiés des Agents

1.2 Les contrôles financiers suivants s'appliquent pour l'évaluation des comptes vérifiés d'un Agent :

1.2.1 Les avoirs nets doivent être positifs

1.2.2 Les avoirs nets divisés par le montant des dettes à long terme et autres passifs à long terme doivent être supérieurs à zéro virgule cinq (0,5)

1.2.3 L'EBITDA (revenus avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et dotations exceptionnelles) doit être positif

1.2.4 L'EBITDA doit être au moins deux (2) fois supérieur aux charges d'intérêts

1.2.5 Le montant des actifs à court terme ajustés doit excéder le passif à court terme

2. EXAMENS FINANCIERS ANNUELS

2.1 Tous les Agents doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier pour les besoins de l'évaluation reposant sur les contrôles financiers de la section 1.

Si un Agent exerce son activité depuis moins de 12 mois au moment où il pose sa candidature, il doit fournir à la place un bilan d'ouverture

2.2 Tous les agents doivent fournir une Garantie financière conformément à la section 3 des présents critères.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

3.1 La garantie financière doit couvrir une période de 12 mois ou, de préférence, être automatiquement renouvelable

3.2 Le montant de la garantie financière exigée doit au minimum couvrir le montant exposé au risque calculé comme indiqué ci-après au moyen du montant des ventes au comptant du CASS, qui équivaut à la moyenne des ventes à risque journalières pour les ventes au comptant nettes des 12 derniers mois. Si la garantie financière existante s'avère insuffisante pour couvrir le montant exposé au risque, le montant de la garantie financière exigée sera augmenté pour couvrir ledit montant de risque.

(Ventes des 12 derniers mois/365) X ventes à risque journalières

Sous réserve d'un montant minimum de 225 000,00 SAR (Deux cent vingt-cinq mille riyals saoudiens)

3.3 Nouveaux candidats :

3.3.1 Les nouveaux candidats doivent fournir une estimation de leurs ventes pour les 12 prochains mois. La garantie financière sera calculée comme suit :

(Ventes estimées des 12 dernier mois/365) X ventes journalières à risque

Sous réserve d'un montant minimum de 225 000,00 SAR (Deux cent vingt-cinq mille riyals saoudiens)

4. DEFINITIONS OF TERMS USED IN THESE GUIDELINES

Actifs à court terme ajustés désigne les actifs à court terme au sens entendu dans le bilan des comptes après avoir déduit :

- les stocks et les opérations en cours,
- les dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA,
- les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective),
- les créances douteuses,
- les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA.

Ces descriptions générales peuvent être modifiées en faveur de conditions spécifiquement définies en vertu des Principes comptables généralement reconnus (PCGR) locaux applicables et communiqués dans les états financiers.

Dette à long terme – s'entend de toutes les dettes du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la fin de l'exercice.

EBITDA – désigne les revenus avant intérêt, impôt, dépréciation et amortissement.

Examen – désigne toute estimation ou évaluation de la conformité constante d'un agent à la réglementation des agents de fret.

Examen financier – désigne un examen de la situation financière d'un Agent ou le calcul du montant de la garantie financière exigée conformément à ces critères financiers locaux.

Irrégularité – s'entend de toute irrégularité appliquée en vertu de la règlementation des agents de fret pour violation de cette dernière, pouvant comprendre, sans pour autant s'y limiter, des irrégularités financières.

Les Avoirs nets sont composés des éléments suivants :

- le capital social,
- les primes d'émission,
- les bénéfices non distribués,
- les autres réserves distribuables,
- les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes déclarés.

Passif à court terme – désigne le passif à court terme, tel que défini dans le Bilan des comptes.

Passif à long terme – tous les éléments du passif dont le remboursement est dû plus de douze mois après la clôture de l'exercice.

Ventes journalières à risque – désigne le nombre de jours à compter du début de la période de reddition de compte considérée jusqu'à la date de versement, plus une marge correspondant au nombre de jours de la période de grâce.

CRITÈRES FINANCIERS — SINGAPOUR

A. PREPARATION

1.1 Les états financiers doivent être signés par le chef des Affaires financières du candidat et un administrateur ou le propriétaire, et être dûment vérifiés par un expert-comptable agréé.

1.2 Cependant, les petites et moyennes entités remplissant les critères stipulés par l'Autorité de Régulation de la Comptabilité et des Entreprises (ACRA) peuvent adresser des états financiers signés par les signataires autorisés du candidat, y compris le(s) administrateur(s) ou le propriétaire.

1.3 La soumission tardive ou incomplète de ces états à l'Administrateur des agences obligera l'Agent à fournir une garantie financière de l'industrie supplémentaire d'un montant minimal de 15 000 SGD ou d'un montant égal à 6 semaines de ventes annuelles totales, la valeur la plus élevée étant retenue (au titre du paragraphe 4.2 de la présente Résolution).

B. NORMES FINANCIÈRES

2.2 Indicateur d'évaluation financière

Capital libéré	Note
100 000	1
100 001 - 150 000	2
150 001 - 180 000	3
180 001 - 210 000	4
210 001 - 300 000	5
300 001 - 500 000	6
500 001 - 700 000	7
700 001 - 1 200 000	8
1 200 001 - 10 000 000	9
> 10 000 000	10

Capital social	Note
1 - 1 000 000	1
1 000 001 - 2 700 000	2
2 700 001 - 5 000 000	3
5 000 001 - 6 500 000	4
6 500 001 - 8 000 000	5
8 000 001 - 10 500 000	6
10 500 001 - 13 500 000	7
13 500 001 - 20 800 000	8
20 800 001 - 35 000 000	9
> 35 000 000	10

Rentabilité	Note
< (250 000)	1
(249 999) - (90 000)	2
(89 999) - (22 000)	3
(21 999) - 0	4
1 - 5 000	5
5 001 - 16 500	6
16 501 - 39 500	7
39 001 - 90 000	8
90 001 - 213 000	9
> 213 000	10

Liquidités	Note
0,01 - 0,60	1
0,60 - 0,75	2
0,75 - 0,95	3
0,96 - 1,05	4
1,06 - 1,17	5
1,18 - 1,26	6
1,27 - 1,45	7
1,46 - 1,68	8
1,69 - 2,50	9
> 2,51	10

Levier	Note
Negative or > 25,00	1
12,51 - 25,00	2
6,01 - 12,50	3
4,31 - 6,00	4
3,11 - 4,30	5
2,12 - 3,10	6
1,61 - 2,11	7
1,01 - 1,60	8
0,66 - 1,00	9
0,01 - 0,65	10

Réserve	Note
< (1 750 000)	1
(1 749 999) - 90 000	2
90 001 - 130 000	3
130 001 - 200 000	4
200 001 - 400 000	5
400 001 - 680 000	6
680 001 - 1 200 000	7
1 200 001 - 2 300 000	8
2 300 001 - 7 500 000	9
> 7 500 000	10

Note / Échelle d'évaluation	Note
> = 60	A
41 - 59	B
26 - 40	C
11 - 25	D
< = 10	échec

C. INDUSTRIE DE GARANTIE FINANCIERE (IFG)

Nouveaux Agents

4.1 Le montant minimal de la garantie financière de l'industrie (IFG) pour le nouvel Agent de fret accrédité IATA est de 10 000 SGD.

Agents Existants

4.2 Le montant de l'IFG est calculé selon l'agent et selon la compagnie aérienne et ne tient pas compte de la note obtenue par l'agent conformément aux indicateurs de l'évaluation financière au paragraphe 2.2

4.3 Pour tout montant de l'IFG supérieur aux niveaux indiqués au paragraphe 4.5, le montant de cette IFG supplémentaire sera actualisé par les compagnies aériennes participant au CASS après consultation et accord de leurs Agents de fret respectifs.

4.4 En cas de défaut de paiement, l'IFG sera demandée et versée aux Compagnies aériennes affectées de manière individuelle. En cas de solde positif de l'IFG (montant de toute Compagnie aérienne) après le paiement de la totalité des sommes dues à chaque Compagnie aérienne, il sera versé proportionnellement aux Compagnies aériennes affectées par les paiements insuffisants

4.5 Le montant minimal de la garantie financière sera de 10 000 SGD ou correspondra à la moyenne mensuelle des périodes de facturations des 12 derniers mois générées par les Agents CASS pour les Compagnies aériennes participant au CASS, la valeur la plus élevée étant retenue.

Si l'évaluateur financier nommé par l'IATA déclare que la situation financière de l'Agent ne satisfait pas aux critères publiés (note de 10 points ou moins, au titre du paragraphe 2.2 de la présente Résolution), cet Agent devra fournir une garantie financière d'un montant minimal de 15 000 SGD ou correspondant à la moyenne de 6 semaines des ventes annuelles totales ou au montant de l'IFG tel qu'il est calculé en vertu du paragraphe 4.2 ci-dessus, la valeur la plus élevée étant retenue.

CRITÈRES FINANCIERS LOCAUX — AFRIQUE DU SUD

1. CRITÈRES POUR L'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

Les états financiers seront évalués selon les critères suivants.

1.1 Le Candidat doit fournir les derniers états financiers annuels conformément aux exigences de la loi sur les sociétés d'Afrique du Sud. Si le Candidat exerce depuis moins de 12 mois, il doit fournir des comptes de gestion révisés. Ces documents ne doivent pas dater de plus de six mois au moment de leur soumission à l'IATA. Le candidat devra également joindre à sa candidature un document justificatif à jour de la toute dernière analyse chronologique des comptes débiteurs et créditeurs.

1.2 Un rapport bancaire satisfaisant et récent sera exigé. Les codes A, B et C sont satisfaisants. Le code D est satisfaisant pour une demande de plafond de crédit modéré.

CODES BANCAIRES

CODE	DESCRIPTION COURTE	DESCRIPTION LONGUE
A	Code bancaire A	Incontestable pour tous les engagements commerciaux
B	Code bancaire B	Bon pour les engagements commerciaux
C	Code bancaire C	Bon pour les engagements commerciaux normaux
D	Code bancaire D	Bon pour les engagements commerciaux modérés

1.3 Évaluation financière

L'évaluation financière repose sur cinq contrôles donnant chacun lieu à l'attribution de points. Le nombre de points maximum est de 30 et un total de 15 points ou plus est considéré comme satisfaisant.

Le nombre maximal de points que l'agent peut obtenir comprend les éléments suivants :

Intégrité du système comptable	2 points
Ratio de liquidité générale	10 points
Ratio d'endettement	10 points
Ratio de rentabilité	4 points
Valeur corporelle nette sur chiffre d'affaires	4 points
TOTAL	30 points

1.3.1 Intégrité du système comptable

L'exactitude et l'intégrité des systèmes comptables internes sont considérées comme essentielles pour la capacité de l'Agent existant et du candidat à gérer l'entreprise.

Deux points seront attribués s'il peut être démontré que l'Agent dispose d'un rapport d'audit accompagné d'une opinion sans réserve, qui indiquera que la société dispose des contrôles adéquats et que ses informations financières sont fiables. Si le rapport d'audit est accompagné d'une opinion avec réserve, l'Agent échouera au test. Les Agents soumettant des états financiers non vérifiés échoueront au test.

1.3.2 Ratio de liquidité générale

Ratio de liquidité générale = actif à court terme / passif à court terme

Ce ratio fournit une mesure de la solvabilité à court terme de l'entité.

Les actifs à court terme ne comprennent pas les créances sur actionnaires.

Les passifs à court terme comprennent la part actuelle des dettes externes à long terme, mais ne comprennent pas les prêts fournis par les actionnaires ou les apporteurs.

Plus de 1,99	10 points
1,75 à 1,99	9 points
1,50 à 1,74	8 points
1,25 à 1,49	7 points
1,00 à 1,24	6 points
0,95 à 0,99	4 points
0,90 à 0,94	2 points
Moins de 0,89	0 point

1.3.3 Ratio d'endettement

Ratio d'endettement = total de la dette / actifs corporels

Ce ratio indique la proportion de la dette couverte par les créanciers et la proportion couverte par les actionnaires. Le ratio idéal est un investissement égal des actionnaires et des créanciers externes.

Le total de la dette comprend les passifs à court terme et tous les prêts de tiers, ainsi que les prêts fournis par les actionnaires et les apporteurs.

Les immobilisations corporelles sont le total des actifs (y compris les créances sur actionnaires) moins les actifs incorporels, tels que la notoriété, les frais de franchise, les listes de clients et les frais d'installation.

La survaleur liée aux locaux sera considérée comme incorporelle, à moins de bénéficier d'une évaluation écrite provenant d'un expert agréé indépendant.

Moins de 0,5	10 points
0,5 à 0,59	9 points
0,6 à 0,69	8 points
0,7 à 0,79	7 points
0,8 à 0,89	6 points
0,9 à 0,99	5 points
1,10 à 1,09	4 points
1,10 à 1,19	2 points
Plus de 1,19	0 point

1.3.4 Ratio de rentabilité

Ratio de rentabilité = bénéfice net après impôts / capitaux propres

Ce ratio mesure la qualité de l'utilisation des investissements du propriétaire faite par la direction. Bénéfice net après impôts : bénéfice après impôts, mais avant éléments extraordinaires.

Les capitaux propres sont calculés au moyen de la récapitulation du capital social à laquelle on ajoute les bénéfices non distribués (moins le déficit) plus les autres ressources.

Plus du 19.99%	4 points
15% – 19.99%	3 points
10% – 14.99%	2 points
0% – 9.99%	1 point
Moins de 0	0 point

1.3.5 Valeur corporelle nette sur chiffre d'affaires

Valeur corporelle nette sur chiffre d'affaires = valeur corporelle nette / chiffre d'affaires total.

Ce ratio compare la valeur corporelle nette d'un candidat à son chiffre d'affaires et établit que plus le chiffre d'affaires d'une organisation est important, plus sa valeur corporelle nette devrait être élevée.

La valeur corporelle nette correspond aux capitaux propres moins les immobilisations incorporelles. Les prêts aux actionnaires/apporteurs seront exclus.

Le chiffre d'affaires total est actuellement le chiffre d'affaires brut provenant de toutes les sources.

Les droits et les taxes seront exclus et considérés comme un décaissement si la politique de l'Agent consiste à collecter les droits et les taxes avant de les décaisser et si une déclaration indiquant la valeur de ces droits et taxes est fournie.

Plus de 2%	4 points
1.50 – 2.00	4 points
1.00 – 1.49	3 points
0.75 – 0.99	3 points
0.50 – 0.74	2 points
0.25 – 0.49	2 points
Moins de 0.25	2 points

2. EXAMENS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES

Il est reconnu que différentes interprétations des comptes financiers sont possibles et se produisent. En conséquence, l'évaluateur financier aura toute latitude pour décider quelle est la classification la plus appropriée conformément aux pratiques comptables standard pour tous les éléments inclus dans les états financiers.

Il est dans l'intérêt du candidat et de l'Agent existant de fournir à l'évaluateur toute information complémentaire ayant une influence sur l'examen.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

Si l'Agent passe avec succès les contrôles financiers et satisfait aux points ci-après, il n'aura pas à fournir de garantie financière à l'IATA :

3.1 L'Agent n'a pas fait l'objet d'un des points suivants au cours des 12 derniers mois :

i. Un défaut de paiement (dont les défauts de paiement résultant d'une accumulation d'irrégularités) et un retrait de la liste des Agents

ii. Un changement de propriété

3.2 les candidats et agents existants n'étant pas en mesure de satisfaire aux critères financiers devront fournir une garantie financière supplémentaire :

3.2.1 La garantie financière est calculée selon la « Période moyenne d'exposition ».

3.2.2 La « Période moyenne d'exposition » désigne le nombre de jours à compter du début de la période comptable des Agents jusqu'à la date de versement concernant les périodes comptables, plus une marge pouvant aller jusqu'à cinq jours :

3.2.3 Garantie financière = (ventes CASS des 12 derniers mois/365) * 65 jours.

3.2.4 Assurance pour couvrir l'exposition du CASS-Export

3.2.5 Tout Agent couvert par un DIP et dont la période moyenne d'exposition excède la limite maximale dudit DIP devra fournir une Garantie bancaire, un certificat d'assurance de cautionnement approuvée ou un autre DIP afin de couvrir le montant supplémentaire,

CRITÈRES FINANCIERS LOCAUX — SRI LANKA

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Les candidats doivent avoir exercé leur activité dans le secteur pendant au moins 12 mois.

2. CRITÈRES D'ÉVALUATION

2.1 Les candidats et les agents doivent avoir un capital libéré minimum de LKR 2 500 000.

2.2 Le ratio de liquidité générale doit être positif :

Actifs à court terme

Passifs à court terme > 1

2.3 La valeur nette de la participation ajustée doit être supérieure à la somme des dettes à long terme et du passif à long terme.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

Candidats et agents existants

3.1 Si la situation financière d'un Agent est considérée insatisfaisante par l'évaluateur financier désigné de l'IATA, en fonction des critères locaux exposés sous les points 2.2 et 2.3 ci-dessus, l'Agent devra fournir une garantie financière d'un minimum de LKR 1 000 000.

CRITÈRES FINANCIERS — TAIPEI CHINOIS

Le capital libéré des candidats de Taipei chinois doit être d'au moins 3 000 000 NTD.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

(i) Le candidat doit produire ses plus récents états des profits et pertes et bilan, dûment approuvés par un comptable agréé ou un expert-comptable. Ces documents doivent dater de moins de douze mois au moment où ils sont examinés par le Sous-comité consultatif des finances (FASC).

(ii) Un rapport bancaire satisfaisant doit avoir été produit récemment;

(iii) Le FASC exige un ratio de liquidités générales d'au moins 1:1;

(iv) Au lieu de porter le capital libéré au niveau minimum requis, une garantie bancaire ou une autre forme de sécurité financière peut être envisagée.

(v) Les agents accrédités sont dispensés de l'évaluation financière annuelle.

CRITÈRES FINANCIERS — THAÏLANDE

(1) Le capital enregistré minimun pour les candidats de la Thaïlande sera de 5 000 000 THB (cinq millions de baths thaïs), au moins 50% de ce qui doit être libéré.

(2) Les Candidats et les Agents doivent soumettre une garantie bancaire en faveur de l'IATA dont le montant est calculé d'après la note obtenue par le Candidat/Agent dans le cadre de l'évaluation financière. L'évaluation financière devra être réalisée conformément aux modalités décrites dans les présentes.

Niveau	**Garantie bancaire fournie à l'IATA (moyenne des ventes sur 45 jours)**
Niveau 1 (0 à 5 points)	50%
Niveau 2 (6 à 10 points)	30%
Niveau 3 (11 à 14 points)	20%
Niveau 4 (15 à 19 points)	5%
Niveau 5 (20 à 28 points)	0%

Le montant minimal de la garantie bancaire requise sera de 500 000 THB ou correspondra à un pourcentage de la moyenne des ventes sur 45 jours selon le nombre de points obtenu, la valeur la plus élevée étant retenue.

- La garantie bancaire maximum requise sera de 10 000 000 THB.

- Les montants des garanties bancaires minimum et maximum s'appliquent aux niveaux 1, 2, 3 et 4 conformément au tableau ci-dessus.

PROCÉDURES D'ÉVALUATION

(i) Le candidat doit soumettre ses derniers état des profits et pertes et bilan, tous deux dûment vérifiés et certifiés par un expert-comptable agréé. Ces documents ne doivent pas dater d'il y a plus de douze mois au moment où ils sont examinés par l'IATA. Le candidat joindra également à sa demande une preuve à jour de la dernière analyse des débiteurs et créditeurs.

(ii) La demande devrait être accompagnée d'un rapport bancaire satisfaisant et récent.

(iii) Au lieu d'augmenter le capital libéré, une garantie bancaire ou d'autres formes de sécurité financière pourraient être envisagées.

(iv) Le candidat doit soumettre ses états financiers vérifiés afin que l'IATA procède à un examen complet et à une évaluation de la stabilité financière du candidat. Le nombre de points maximum qu'il est possible d'obtenir est de 28 et un total de 20 points ou plus est considéré comme satisfaisant. Le nombre de points maximum qu'il est possible d'obtenir se compose de la manière suivante

(a)	Ratio de liquidités générales	8 points
(b)	Ratio de la dette	8 points
(c)	Ratio de rentabilité	4 points
(d)	La valeur corporelle nette au chiffre d'affaires	8 points
	TOTAL	**28 points**

a) Ratio de luquidite generale =

$$\frac{\text{Actifs a court terme}}{\text{Passif a court terme}}$$

Ce ratio fournit une mesure de la solvabilité à court terme de l'entité. Actifs à court terme : ne comprennent pas les créances sur actionnaire

Passifs à court terme : comprennent la part actuelle des dettes externes à long terme, mais ne comprennent pas les prêts fournis par les actionnaires ou les apporteurs.

Sur 1.99	8 points
1.5 — 1.99	7 points
1.25 — 1.49	6 points
1.00 — 1.24	5 points
0.95 — 0.99	4 points
0.90 — 0.94	3 points
0.85 — 0.89	2 points
0.80 — 0.80	1 points
Sous 0.80	0 points

b) Ratio d'endettement =

$$\frac{\text{Dette totale}}{\text{Immobilisations corporelles}}$$

Ce ratio mesure le montant d'actifs fourni par le créancier pour chaque dollar d'immobilisations corporelles. La dette totale comprend le passif à court terme, ainsi que tous les prêts fournis par les actionnaires ou apporteurs. Immobilisations corporelles : total des actifs [y compris les créances sur actionnaires] moins les actifs incorporels, tels que la notoriété, les frais de franchise, les listes de clients et les frais d'installation.

8 points	Sous 0.5
7 points	0.5 — 0.59
6 points	0.6 — 0.69
5 points	0.7 — 0.79
4 points	0.8 — 0.89
3 points	0.9 — 0.99
2 points	1.0 — 1.99
1 points	1.2 — 1.29
0 points	Sur 1.29

c) Ratio de rentabilité =

$$\frac{\text{Bénéfice net après impôt x 100}}{\text{Fonds fournis par les actionnaires}}$$

Ce ratio mesure la qualité de l'utilisation des investissements des propriétaires faite par la direction. Bénéfice net après impôt : bénéfice après impôt, mais avant imputation d'éléments extraordinaires.

Fonds des actionnaires : cet élément est calculé au moyen de la récapitulation du capital social à laquelle on ajoute les bénéfices non distribués (moins le déficit) plus les autres ressources.

Sur 19.99%	4 points
15% — 19.99%	3 points
10% — 14.99%	2 points
0% — 9.99%	1 points
Sous 0%	0 points

d) Valeur corporelle nette en comparaison du chiffre d'affaires =

$$\frac{\text{valeur corporelle nette x 100}}{\text{Chiffre d'affaires total}}$$

Ce ratio compare la valeur corporelle nette d'un agent à son chiffre d'affaires et établit que plus le chiffre d'affaires d'une organisation est important, plus sa valeur corporelle nette devrait être élevée.

Valeur corporelle nette = Fonds des actionnaires, tels que décrits dans le ratio 4, moins les immobilisations incorporelles. Les prêts aux actionnaires/apporteurs seront exclus.

Chiffre d'affaires total = Chiffre d'affaires annuel brut total de toutes les sources.

Sur 2%	8 points
1.5 — 2.0	7 points
1.01 — 2.0	6 points
0.75 — 1.0	5 points
0.50 — 0.75	4 points
0.25 — 0.50	3 points
0.15 — 0.25	2 points
Sous 0.15	1 points

(v) Le niveau de la garantie financière pourra faire l'objet d'une révision périodique qui tiendra compte du rapport d'évaluation financière.

CRITÈRES FINANCIERS — TUNISIE

1. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPTES DES AGENTS

1.1 Toutes les informations financières utilisées dans les critères financiers seront extraites des comptes audités de l'agent.

1.2 Les tests financiers suivants s'appliquent à l'évaluation des comptes audités d'un agent :

1.2.1 Il doit y avoir une situation nette positive

1.2.2 Les capitaux propres nets divisés par la dette à long terme et les autres passifs à long terme doivent être supérieurs à un ratio de zéro virgule cinq (0,5).

1.2.3 L'EBITDA (bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciations, amortissements et éléments extraordinaires) doit être positif

1.2.4 L'EBITDA doit dépasser les intérêts à payer par un facteur d'au moins deux (2)

1.2.5 Les actifs courants ajustés doivent dépasser les passifs courants

2. REVUE FINANCIÈRE ANNUELLE

2.1 Tous les agents doivent fournir des comptes vérifiés au plus tard 6 mois après la fin de chaque exercice financier, ou tel que requis par la législation, de cet agent aux fins d'évaluation par rapport aux tests financiers de la section 1. Si un agent est en activité depuis moins de 12 mois au moment de la demande, un bilan d'ouverture doit être fourni à la place.

2.2 Tous les agents doivent fournir une garantie financière conformément à la section 3 de ces critères.

3. GARANTIE FINANCIÈRE

3.1 La garantie financière doit être auto-renouvelable.

3.2 Le montant de la Garantie financière requis doit couvrir au minimum le Montant à Risque calculé comme ci-dessous à partir du chiffre d'affaires cash du CASS, montant égal à la moyenne des Jours de Ventes à Risque des 12 derniers mois de ventes nettes au comptant. Si la Garantie Financière existante est insuffisante pour couvrir le Montant à Risque, le montant de la Garantie Financière requis sera augmenté pour couvrir le Montant à Risque. (Ventes des 12 derniers mois/365) X Jours de Ventes à Risque Sous réserve d'un minimum de 50 000,00 TND (Cinquante Mille Dinars Tunisiens) Jours de Ventes à Risque : 70

3.3 Nouveaux candidats :

3.3.1 Les agents qui ont été associés CASS sont tenus de fournir une estimation des ventes pour les 12 prochains mois. La Garantie Financière sera calculée sur la base des éléments suivants :

3.3.2 Les agents qui n'ont jamais été associés CASS auparavant sont tenus de fournir une estimation des ventes pour les 12 prochains mois. La Garantie Financière sera calculée sur la base des éléments suivants :

(Ventes estimées ou historique des ventes CASS sur 12 mois (selon le chiffre le plus élevé)/365) X jours de ventes à risque, sous réserve d'un minimum de 50 000,00 TND (cinquante mille dinars tunisiens)

(Ventes estimées/365) X jours de ventes à risque, sous réserve d'un minimum de 50 000,00 TND (Cinquante Mille Dinars Tunisiens)

4. DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS DANS LES PRESENTS CRITÈRES

Actifs à court terme ajustés désigne les actifs à court terme au sens entendu dans le bilan des comptes après avoir déduit :

- les stocks et les opérations en cours,
- les dépôts donnés à des tiers autres que l'IATA,
- les prêts accordés à des directeurs ou sociétés associées (dont toute filiale, tout associé ou société en propriété collective),
- les créances douteuses,
- les fonds bloqués, à l'exception des fonds détenus en faveur de l'IATA.

Ces descriptions générales peuvent être modifiées en faveur de conditions spécifiquement définies en vertu des Principes comptables généralement reconnus (PCGR) locaux applicables et communiqués dans les états financiers.

Passifs courants : sont définis comme les passifs courants dans le bilan des comptes.

EBITDA : bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement.

Examen Financier : désigne un examen de la situation financière d'un Agent ou le calcul du montant de la garantie financière requise conformément à ces critères financiers locaux.

Capitaux nets ou fonds des actionnaires/propriétaires:

- Capital social
- les primes d'emission,
- les bénéfices non distribués
- les autres réserves distribuables,
- les prêts des actionnaires subordonnés, moins les dividendes déclarés

Dette à long terme : tous les dettes dont le remboursement est dû plus de douze mois après la fin de l'exercice financier.

Passifs à long terme : tous les passifs dont le remboursement est dû plus de douze mois après la fin de l'exercice financier.

Examen : désigne toute évaluation de la conformité continue d'un agent aux règles du programme de fret.

Jours de vente à risque : correspond au nombre de jours entre le début de la période de déclaration et le jour de remise, plus une marge de jours de grâce.

CRITÈRES FINANCIERS — TURQUIE

L'évaluation financière des agents sera effectuée comme le stipulent les résolutions applicables de la Conférence des agences de fret en vigueur. En outre, les agents seront tenus de fournir une garantie financière, tel qu'indiqué plus bas.

1. Nouveaux candidats et agents accrédités pour deux ans ou moins

Le montant de la garantie financière pour les agents sera d'au moins 25 000 USD (vingt-cinq mille dollars américains) ou la moyenne de 50 jours de « règlements » attendus, c.-à-d le montant estimatif fourni par le candidat, selon le montant le plus élevé. Pour les agents accrédités pour deux ans ou moins, la garantie financière sera calculée en fonction des ventes du CASS au cours des 12 derniers mois (« les règlements »).

Le montant de la garantie financière exigée sera majoré au cours des deux premières années d'activité s'il est jugé insuffisant pour couvrir la moyenne de 50 jours de « règlements » attendus.

2. Agents existants (agents en activité depuis deux ans)

Le montant de la garantie financière exigé de la part des agents sera d'au moins 25 000 USD (vingt-cinq mille dollars américains) ou la moyenne de 15 jours de « règlements », selon le montant le plus élevé.

Si un agent a trois irrégularités au cours de 12 mois consécutifs, il sera tenu de fournir une garantie financière équivalant à la moyenne de 50 jours de « règlements ».

La garantie financière maximale peut être de 1 250 000 USD (un million deux cent cinquante mille dollars américains).

En cas de défaut de paiement, l'agent sera tenu de fournir une garantie financière équivalant à la moyenne de 60 jours de « règlements » pour pouvoir être réintégré.

L'évaluation des ventes des agents sera effectuée par l'Administrateur des agences selon les périodes suivantes :

- Période de ventes de janvier à juin : au plus tard le 15 août,
- Période de ventes de février à juillet : au plus tard le 15 septembre,
- Période de ventes de mars à août : au plus tard le 15 octobre,
- Période de ventes d'avril à septembre : au plus tard le 15 novembre,
- Période de ventes de mai à octobre : au plus tard le 15 décembre,
- Période de ventes de juin à novembre : au plus tard le15 janvier,
- Période de ventes de juillet à décembre : au plus tard le 15 février,

– Période de ventes d'août à janvier : au plus tard le 15 mars,
– Période de ventes de septembre à février : au plus tard le 15 avril,
– Période de ventes d'octobre à mars : au plus tard le 15 mai,
– Période de ventes de novembre à avril : au plus tard le 15 juin,
– Période de ventes de décembre à mai : au plus tard le15 juillet.

i. Pour les nouveaux candidats et agents accrédités pour deux ans ou moins : par suite de cette évaluation, l'agent devra fournir au besoin un supplément de garantie financière. Si toutefois la différence entre la garantie financière existante de l'agent et le montant établi lors de l'évaluation des ventes est inférieure à 20 % du montant de la garantie financière actuelle, l'agent pourrait ne pas être tenu de fournir ce supplément de garantie financière.
ii. Pour les agents existants en activité depuis deux ans : par suite de cette évaluation, l'agent devra fournir au besoin un supplément de garantie financière. Si toutefois la différence entre la garantie financière existante de l'agent et le montant établi lors de l'évaluation des ventes est inférieure à 40 % du montant de la sécurité financière actuelle, l'agent pourrait ne pas être tenu de fournir ce supplément de garantie financière.

Conditions pour récupérer la garantie financière :

Un agent ayant validé deux années d'accréditation peut demander à récupérer une partie de sa garantie financière si :

– Il n'a pas eu d'irrégularités ni de défaut de paiement au cours des 12 derniers mois consécutifs,
– Il n'a pas fait l'objet d'un changement de propriété impliquant plus de 30 % d'actions échangées au cours des 12 derniers mois consécutifs,

Sous réserve de ce qui précède, la moyenne des 15 jours de « règlements » tiendra lieu de garantie financière et le montant restant de la garantie financière pourra être remis à l'agent en question sous 7 jours ouvrables.

CRITÈRES FINANCIERS — VIETNAM

1. RÈGLES GÉNÉRALES

L'Administrateur des agences peut à tout moment soumettre les Agents à des examens financiers pour s'assurer qu'ils répondent à ces critères financiers locaux, dont au moins un par an

2. CRITÈRES D'ÉVALUATION

2.1 Capital Minimal

Le capital libéré d'un nouveau candidat ou d'un agent actuel doit s'élever au moins à 50 000 USD

2.2 Évaluation Financiere

Le résultat repose sur 4 tests donnant chacun lieu à l'attribution de points. Le nombre maximal de points est de 100.

Le nombre maximal de points que l'agent peut obtenir inclut les éléments suivants :

i.	Ratio de liquidité générale	30
ii.	Taux d'endettement	30
iii.	Taux de rentabilité	20
iv.	Valeur corporelle nette sur le chiffre d'affaires	20
	TOTAL	100

2.3 Ratio de Liquidite Generale

Actif/passif à court terme

L'actif à court terme : exclut les capitaux des actionnaires

Le passif à court terme exclut les prêts accordés par les actionnaires ou le propriétaire/les partenaires.

≥ 2	30 points
1.75—1.99	26 points
1.50—1.74	24 points
1.25—1.49	22 points
1.00—1.24	20 points
0.80—0.99	10 points
Less than 0.8	0 point

2.4 Taux D'endettement

Passif total/actif corporel

Le passif total représente le total du passif à court terme et du passif à long terme.

L'actif corporel représente l'actif total en valeur marchande (y compris les capitaux des actionnaires), moins l'actif incorporel à savoir la survaleur, les redevances de franchisage, les listes de clients et les frais d'établissement.

Under 0.5	30 points
0.50—0.59	25 points
0.60—0.69	20 points
0.70—0.79	15 points
0.80—0.89	10 points
0.90—0.99	5 points
≥ 1	0 point

2.5 Taux de Rentabilite

$$\frac{\text{Bénéfice net après impôt}}{\text{Capitaux propres}} \times \frac{100}{1}$$

Capitaux propres. Capital libéré/capitaux propres + bénéfices non répartis (moins le déficit).

≥20%	20 points
15%—19.99%	16 points
10%—14.99%	14 points
5%—9.99%	12 points
0%—4.99%	10 points
Moins de 0%	0 point

2.6 Valeur Corporelle Nette Sur Le Chiffre D'affaires

$$\frac{\text{Valeur corporelle nette}}{\text{Chiffre d'affaires total}} \times \frac{100}{1}$$

Valeur corporelle nette sur chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires total représente le total des ventes annuelles/produits

≥2%	20 points
1.50—1.99	18 points
1.25—1.49	16 points
1.00—1.24	14 points
0.75—0.99	12 points
0.50—0.74	10 points
Moins de 0.50	0 point

3. EXAMENS FINANCIERS

Nouveaux Candidats

3.1 Ils doivent fournir des états financiers vérifiés au plus tard douze mois après la fin de l'exercice de l'agent, lorsqu'ils postulent à la fonction d'agent, à des fins d'évaluation selon les tests basés sur des critères financiers présentés dans la section 2.

3.2 Pour obtenir un résultat satisfaisant à cette évaluation, chaque candidat doit :

a) Obtenir au moins un total de 50 points à l'évaluation financière; et

b) Disposer du capital libéré minimal indiqué dans la section 2.1 de ces critères.

3.3 Les candidats dont l'évaluation n'est pas satisfaisante devront présenter une garantie financière supplémentaire telle que décrite à la section 4.2, en plus de celle définie à la section 4.1.

3.4 Dans le cas contraire, il doit fournir une garantie financière définie dans la section 4.

Agents Actuels

3.5 Tous doivent fournir des états financiers vérifiés pour chaque fin d'exercice à des fins d'évaluation selon les tests basés sur des critères financiers présentés dans les critères.

3.6 Les états financiers vérifiés ne doivent pas remonter à plus de 6 mois après la fin de l'exercice financier de l'Agent

3.7 Pour obtenir un résultat satisfaisant à cette évaluation, l'agent actuel doit :

a) Obtenir au moins un total de 50 points à l'évaluation financière; et

b) Disposer du capital libéré minimal indiqué dans la section 2.1 de ces critères.

3.8 Les Agents dont l'évaluation n'est pas satisfaisante devront présenter une garantie financière supplémentaire, tel que décrit à la section 4.2, en plus de celle définie à la section 4.1.

3.9 Dans le cas contraire, il doit fournir une garantie financière définie dans la section 4.

4. GARANTIE FINANCIÈRE

△ **4.1** Tous les Agents doivent fournir à l'IATA une Garantie financière couvrant le Montant en risque équivalent à la moyenne sur 3 exercices des ventes nettes réelles des Compagnies aériennes CASS au cours des 12 derniers mois (total des ventes des Compagnies aériennes CASS pour les 12 derniers mois/24 x 3) OU, si les ventes nettes réelles du CASS ne sont pas disponibles, les ventes nettes prévues pour 12 mois des Compagnies aériennes participant au programme CASS et fournies par les Agents (total des ventes prévues des Compagnies aériennes CASS sur 12 mois/24x3), mais pas moins d'un minimum de 15 000 USD ou l'équivalent en monnaie locale selon le taux de change publié par la banque de compensation d'IATA au Vietnam au moment de la soumission de la garantie financière.

4.2 Si un candidat ou un Agent actuel n'obtient pas d'évaluation satisfaisante, l'Agent actuel doit fournir à l'IATA une autre garantie financière, à savoir une garantie bancaire d'une valeur de 30 000 USD ou le montant équivalent dans la devise locale, conformément au taux de change publié par l'IATA Clearing Bank, basée au Vietnam, lors de la soumission de cette garantie.

4.3 La garantie financière d'un Agent peut être examinée à tout moment. Son montant doit être majoré pour couvrir le capital de risque si elle s'avère insuffisante.

4.4 Les Ventes des Compagnies aériennes participant au CASS qui ne désirent pas contribuer à la Garantie bancaire de l'industrie et préfèrent collecter des garanties financières bilatérales auprès des Agents seront exclues du calcul de la garantie financière à la section 4.1 ci-dessus; à condition qu'une telle intention de la part des Compagnies aériennes CASS soit notifiée par écrit à la Direction de l'ISS.

CODE NUMÉRIQUE IATA

Lorsqu'un Agent obtient son accréditation, l'Administrateur des Agences lui assigne un code numérique. L'octroi d'un tel code sera acquis au titulaire aussi longtemps qu'il restera un Agent de Fret IATA, mais en cas de résiliation de l'accréditation, l'Administrateur des Agences en retirera le bénéfice à l'Agent.

Le code numérique ainsi assigné restera en tout temps la propriété de l'IATA. Le titulaire n'aura pas le droit de le partager, prêter, louer, vendre ou transférer de toute autre façon à qui que ce soit d'autre. Si le titulaire venait à enfrein dre cette obligation d'exclusivité, l'Administrateur des Agences sera alors en droit de lui retirer le code et de demander aux Commissaire aux Agences de procéder au réexamen de l'accréditation de l'Agent de Fret IATA.

CHANGEMENTS NÉCESSITANT L'APPROBATION DE L'IATA

Selon les dispositions de la Réglementation des Agences de Fret, les Agents sont tenus d'aviser l'Administrateur des Agences de tout changement prévu concernant la propriété, le statut juridique, le nom ou l'adresse de leur Agence. Ces modifications sont régies par les dispositions détaillées à la Section 5 de la Réglementation.

CHANGEMENTS DE PROPRIÉTÉ OU DE STATUT JURIDIQUE

Il est rappelé aux Agents que les droits et obligations conférés à l'Agent en vertu de son Contrat d'Agence de Fret ne sont pas transmissibles sans le consentement préalable des Compagnies Membres. Tout changement de propriété ou de statut juridique prévu doit donc être notifié à l'IATA au moins 30 jours avant la date de son entrée en vigueur.

CHANGEMENTS DE NOM ET/OU D'ADRESSE

Tout Agent de Fret IATA qui désire changer le nom ou l'adresse de son Agence doit en aviser l'Administrateur des Agences au préalable afin que les formalités prévues à cet effet puissent être accomplies et les Compagnies Membres informées en conséquence.

Les conséquences découlant de l'omission d'un préavis pourraient compromettre le maintien du statut de l'Agence en tant qu'Agent de Fret IATA. On ne saurait donc assez insister sur l'importance d'aviser à temps l'IATA de tout changement futur.

PROGRAMME DE FORMATION DES AGENTS DE FRET INTERNATIONAL IATA

Le programme de formation pour agents de fret international IATA, conçu et suivi par des spécialistes de la formation et des experts du secteur, permet aux agents de fret d'améliorer leurs compétences dans un secteur en expansion et aux exigences croissantes.

Les cours IATA s'appuient sur une méthode indépendante d'auto-apprentissage et sont disponibles dans le monde entier. Les étudiants peuvent également suivre les cours en classe proposés par plus de 200 centres de formation agréés IATA dans le monde. Les examens sont organisés quatre fois par an - aux mois de mars, juin, septembre et décembre. Un diplôme officiel est remis aux étudiants ayant terminé avec succès l'une des formations.

LA FORMATION D'INITIATION IATA, disponible en anglais et en espagnol, reflète les tout derniers développements du secteur et est conçue pour préparer les agents de fret aux problématiques des activités de fret. Il est indispensable à tout le personnel devant suivre une formation complète sur les opérations de fret aérien ou devant mettre à jour ses connaissances en matière de manutention et de tarification du fret. Les principaux aspects abordés sont les suivants :

- Réglementations de secteur : OACI, IATA et FIATA
- L'agence de fret aérien : l'agent de fret IATA - le groupeur
- Géographie du monde : codes à trois lettres de l'IATA – décalage horaire – calcul de la durée de transport
- Utilisation des manuels, p. ex. Guide du fret aérien OAG
- Types d'aéronefs
- Installations de manutention
- Acceptation du fret aérien
- Procédures de réservation
- Tarifs de fret aérien et autres frais, application du TACT
- La lettre de transport aérien

Les personnes en possession du diplôme de la formation d'introduction IATA sont considérées comme qualifiées au sens des résolutions de la Conférence des agences de fret.

LA FORMATION TARIFICATION ET MARKETING DE FRET IATA est ouverte aux étudiants ayant suivi avec succès les cours d'initiation IATA ou à ceux disposant d'une expérience pratique suffisante.

Cette formation, proposée uniquement en anglais, permet de gérer efficacement les cas de tarification complexe et est scindé en deux parties :

— révision des principes de base pour la tarification du fret aérien
— Réglementations actuelles
— Constructions tarifaires (taxes)
— combinaison de tarifs et de taxes
— Cargaisons mixtes
— unités de chargement (UC)

Depuis décembre 2012, la formation comprend également les modules Marketing composés comme suit :

— Commerce et structures commerciales
— Cargaison
— Aspects juridiques
— Management
— Tarification
— Plan Marketing
— Allotissements, UC et vrac
— Distribution
— Manutention et Qualité
— Groupes cibles
— Publicité
— Logistique commerciale
— Tendances futures

LA FORMATION D'INITIATION IATA SUR LES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES est mise à jour chaque année pour s'aligner sur la dernière édition du manuel de réglementation des marchandises dangereuses de l'IATA. Ces cours s'adressent aux étudiants qui ont suivi avec succès la formation d'Initiation IATA ou des cours équivalents ainsi qu'à ceux ayant acquis une expérience pratique suffisante. Les personnes ayant obtenu le diplôme DGR depuis moins de deux ans sont considérées comme qualifiées pour la réception et la gestion des expéditions de marchandises dangereuses selon les termes de la Conférence des agences de fret.

Les principaux aspects abordés sont les suivants :

— Contenu des dispositions de l'IATA sur le transport des marchandises dangereuses
— Classification des marchandises dangereuses
— Identification
— Normes d'emballage
— Marquage et étiquetage
— Documentation (lettre de transport aérien, déclaration expéditeur)
— Matériaux radioactifs
— Variations selon les États et les opérateurs
— Procédures contrôle
— Quantités limitées

LA FORMATION PÉRIODIQUE DE L'IATA SUR LES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES s'adresse aux personnes qui ont déjà suivi les cours initiaux sur les dispositions de l'IATA relatives au transport de matières dangereuses ou des cours équivalents durant les 24 mois précédents, et devant régulièrement mettre à jour leurs connaissances pour être habilitées au sens des dispositions applicables de l'IATA.

LA FORMATION FRET IATA EN ANGLAIS s'adresse au personnel des compagnies aériennes, aux agents de fret et aux expéditionnaires ou conditionneurs qui désirent améliorer leurs connaissances en anglais. Au terme de la formation, les étudiants auront acquis une meilleure compréhension des manuels de fret comme le TACT et l'OAG, et seront en mesure de gérer les marchandises et leur transport en utilisant des termes corrects. Ils pourront également remplir des formulaires en anglais sans erreur et fournir des informations précises aux clients anglophones.

Le matériel pédagogique comprend un CD qui permet aux étudiants d'apprendre la signification, l'usage courant et la prononciation de la terminologie de fret dans une situation d'exploitation réelle.

SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ DU FRET IATA
Cette formation fournit un aperçu des menaces pour la sécurité du fret aérien, ainsi que des généralités sur la gestion des mesures de sécurité.

L'objectif de cette formation est de préparer tout le personnel du fret aérien à comprendre le rôle qu'il joue au sein de ce système dynamique. Elle fournit également les bases nécessaires au personnel de sécurité pour ses activités quotidiennes de sécurisation du fret. La formation est scindée en huit modules, chacun consacré à un aspect particulièrement important en matière de sécurité du fret aérien :

Les principaux aspects abordés sont les suivants :

— Menaces pour l'aviation civile
— Introduction à la sécurité du fret
— Mise en place de mesures de sécurité du fret
— Sécurité Restauration et Courrier
— Mesures de prévention des délits et Contrôle de qualité sécurité
— Identification et gestion des menaces
— Détection des menaces
— Management et Administration

LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN ÉLECTRONIQUE IATA (e-AWB)

Cette formation fournit des informations générales sur la lettre de transport aérien électronique (e-AWB) ainsi que sur la technologie e-AWB et ses modes d'implémentation. Elle est conçue pour préparer les agents de fret à

l'utilisation de la lettre de transport aérien électronique adoptée après ratification du protocole de Montréal. La formation est de type e-apprentissage, tandis qu'un certificat peut être imprimé dès le résultat positif du test en ligne.

Autres formations disponibles au sein du PROGRAMME DE FORMATION DES AGENTS DE FRET IATA :

- FORMATION SENSIBILISATION DGR (CATÉGORIE 4 – POUR LE PERSONNEL CHARGÉ DE LA GESTION DES MARCHANDISES NON DANGEREUSES)
- FORMATION SENSIBILISATION DGR (CATÉGORIE 5 ET 8 – PERSONNEL PISTES ET ENTREPÔTS)
- FORMATION SENSIBILISATION DGR (CATÉGORIE 10 – PLANIFICATEURS DE CHARGE)
- DISPOSITIONS CONCERNANT LE TRANSPORT DES ANIMAUX VIVANTS
- DIRECTIVES CONCERNANT L'EXPÉDITION DES SUBSTANCES INFECTIEUSES
- EXPÉDITION DE DENRÉES PÉRISSABLES ET EXPÉDITIONS SENSIBLES À LA TEMPÉRATURE ET À DURÉE DE CONSERVATION LIMITÉE
- FORMATIONS UC
- CHAÎNE LOGISTIQUE ET MODES DE TRANSPORT

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site **www.iata.org** ou vous adresser à www.iata.org/es/training/aboutus/contactus/

SÛRETÉ DU FRET AÉRIEN ET PROTECTION DES ACTIFS

INTRODUCTION

Les conseils suivants sont donnés dans le but d'aider les Agents de Fret à protéger leur propre organisation de manutention contre les pertes, vols, actes frauduleux, etc. de même que les intérêts des expéditeurs et des Compagnies. Des mesures de sécurité efficaces doivent être observées et maintenues durant chaque phase de manutention et de mouvement du fret, conformément aux réglementations gouvernementales. Plus d'informations peuvent être trouvées dans le manuel de sécurité IATA.

L'EXPÉDITEUR

Les colis doivent être emballés de manière à assurer un transport sûr même en cas de manutention courante, afin d'éviter toute blessure aux personnes ainsi que tout dommage ou dégât aux colis ou aux biens propres. Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire doivent être inscrits de façon claire, lisible et indélébile sur chaque colis (y compris ceux contenant des objets de valeur et pour lesquels des mesures de sécurité supplémentaires doivent être prises). Ces inscriptions doivent correspondre aux détails figurant sur la Lettre de Transport Aérien ou faire état de tous les colis composant l'expédition. Les colis doivent être emballés de telle façon que leurcontenu ne puisse être ni retiré ni spolié sans laisser de traces visibles. De nombreux expéditeurs estiment que l'utilisation de cartons ou boîtes usagés leur permet de réaliser une économie substantielle sur les coûts d'emballage. En agissant de la sorte, il est impératif d'enlever les étiquettes utilisées pour les envois précédents afin d'éviter toute erreur d'acheminement, des réclamations coûteuses pour les transporteurs ainsi qu'une perte de confiance de la part de la clientèle.

L'AGENT — LE TRANSITAIRE

Il convient d'accorder un soin particulier au contrôle des documents comme de la marchandise elle même si l'on veut éviter de telles pertes. A ce propos, nous signalons à votre attention l'importance de la Résolution 833a – Mesures de sécurité pour expéditions destinées à être groupées – qui a été récemment adoptée et figure dans le présent Manuel.

Locaux

Afin de minimiser les risques de vol, les entrepôts où se traitent les marchandises doivent être protégés de façon appropriée et à cet effet, les mesures suivantes sont recommandées :

— toutes les portes doivent être munies de serrures adéquates et des verrous doivent être apposés sur les portes.

— toutes autres voies d'accès aux entrepôts telles que fenêtres, lucarnes, soupiraux, fenêtres de sous-sol, etc. doivent être de manière adéquate.

— Un système d'alarme devrait être installé.

— les écrans de télévision en circuit fermé ont un effet certain et leur utilisaton doit être encouragée.

Garde d'objets de valeur

Tous les objets de valeur qui sont négociables et dont il n'est pas fait usage immédiatement doivent être déposés dans une banque ou dans un coffre-fort de dimensions et de poids suffisants. En cas d'usage d'un coffre et lorsque les circonstances le permettent, celui-ci sera scellé au plancher et placé dans un endroit éclairé pour en permettre une surveillance facile par les patrouilles de nuit. Il n'est pas inutile d'adopter les mesures de sécurité supplémentaires suivantes :

— ne jamais donner l'impression que des valeurs sont gardées dans l'Agence lorsque les bureaux sont fermés. Eviter de parler de vos activités avec des inconnus;
— veiller à ce que le personnel reçoive des instructions précises pour le verrouillage des portes et l'enclenchement des dispositifs d'alarme lorsque les locaux sont inoccupés;
— procéder au contrôle de toutes les clés des locaux et veiller à ce que les numéros de séries des serrures ne soient pas visibles à l'oeil nu;
— S'il s'agit de serrures à combinaison ou de claviers électroniques, la combinaison doit être gardée secrète et, si possible, changée régulièrement.

Contrôle des véhicules

Des scellés devraient être utilisés régulièrement de manière à vérifier si les marchandises transportées dans des véhicules fermés ou des conteneurs n'ont pas été volées en cours de route. L'utilisation de ces scellés doit faire l'objet d'une attention particulière, et les mesures suivantes sont recommandées :

— les portes et guichets des camions ou conteneurs doivent être construits de telle manière qu'ils ne puissent être ouverts sans briser les scellés;
— chaque scellé doit être identifié par un numéro spécifique;
— les scellés inutilisés doivent être gardés sous clé et leur utilisation ultérieure sera inscrite dans un registre en regard de la signature de la personne qui s'en servira;
— chaque scellé apposé sur un camion ou conteneur doit être enregistré en regard du véhicule auquel il se rapporte;
— lors de l'arrivée du véhicule à l'entrepôt, les scellés doivent être vérifiés de manière à pouvoir déceler tout changement opéré en cours de route.

L'enlèvement et la livraison des expéditions de fret aérien sont habituellement contrôlés par des bordereaux qui ne doivent pas être laissés sans surveillance dans des bureaux inoccupés.

La cause de nombreuses pertes reste souvent inexpliquée en raison du manque de contrôle exercé sur les signatures apposées durant les différentes étapes du transport de la marchandise, allant de l'expéditeur jusqu'au destinataire en passant par la compagnie aérienne. Un exemplaire de tous les documents émis doit être gardé pour comparer les signatures apposées sur ces documents avec celles figurant sur les documents originaux. Cette procédure permettra de s'assurer qu'aucune modification non autorisée n'a été effectuée et que toutes les marchandises ont effectivement été livrées.

Assistance et règlements des représentants de la loi

Dans certains pays, les forces de police nationales et/ou locales disposent de spécialistes en matière de prévention qui sont en mesure de fournir directement des conseils pour la surveillance de biens. Lorsque de tels services existent, il est opportun de leur demander assistance et de se conformer aux règlements en vigueur.

En cas de vol

En cas de vol, les mesures suivantes doivent être prises immédiatement :

— veiller à ce que personne ne touche à quoi que ce soit, à moins que cela ne soit absolument indispensable, et laisser chaque chose en l'état et en place;
— téléphoner à la police en demandant une vérification complète des locaux;
— aider la police en fournissant une description détaillée de tous les biens volés et de toute personne suspecte qui aurait été aperçue dans les locaux avant le vol;
— aviser par téléphone ou par tout autre moyen approprié toutes les personnes concernées par le vol.

LES COMPAGNIES AÉRIENNES

Chaque compagnie membre de l'IATA dispose des services d'un représentant chargé de la sûreté et/ou de la prévention des fraudes, qui peut être joint pour tout ce qui a trait à ces questions et qui est chargé de coordonner les activités connexes au sein de sa propre compagnie et avec le Service de sûreté et de facilitation de l'IATA. Pour tout conseil complémentaire, il faut s'adresser au représentant de la compagnie aérienne dont le siège est le plus proche de votre agence. Au besoin, il est également possible de se mettre en rapport avec le Directeur adjoint - Services de sûreté, division Sécurité, Activités d'exploitation et Infrastructure de l'IATA, dont le siège est à Montréal.

CONCLUSION

Cette question de la sécurité est un sujet complexe et peut sensiblement varier selon les installations et les lieux. La nature même du fret vous indiquera quelles mesures prendre pour en assurer la protection efficace. De toute façon, il est recommandé d'éviter de garder des objets de réelle valeur, sauf pour une très brève période s'avérant absolument indispensable pour le transport immédiat de marchandises entre les dépôts d'origine et de destination prévus pour les marchandises de valeur, et le transporteur aérien.

La Pratique Recommandée 1630 – Sécurité du Fret – figure dans le Manuel des Résolutions de la Conférence des Services de Fret; l'Annexe “A” contient une formule de Déclaration de Sécurité; l'Annexe “B” cite un ensemble de directives pour la mise en oeuvre de procédures portant sur la sécurité du fret. De même, la résolution 833a des Conférences des agences de fret – Mesures de sécurité pour les expéditions regroupées – décrit les autres responsabilités de l'agent de fret IATA en matière de sécurité.

INFORMATISATION DU FRET AÉRIEN

CONTEXTE

La mise en oeuvre de systèmes informatisés par les compagnies aériennes, les agents et les douanes va continuer sur sa lancée tout au long de ces prochaines années. Certains d'entre investiront, pour la première fois, des fonds pour se doter d'un équipement informatique. Beaucoup d'autres, par contre, vont acheter leur deuxième, voire leur troisième génération de systèmes informatiques compte tenu des derniers progrès en technologie et expérience. Dans certains pays, l'introduction et l'utilisation des ordinateurs ont été bien plus rapides que dans d'autres. Dans de nombreux endroits, on assiste au développement de systèmes collectifs de fret comportant des fonctions interfaces communes.

Des systèmes informatisés se sont développés et mis en place afin de faire face aux objectifs commerciaux et économiques d'une entreprise. Dans l'industrie du fret aérien toutefois, aucune entreprise ne peut faire cavalier seul : le mouvement de chaque expédition implique en effet bon nombre de participants différents. Si les marchandises circulent de main en main, il en va de même pour l'information qui les concerne.

Au sein d'une entreprise, un ordinateur aidera à calculer, contrôler, rechercher, rassembler et fournir des renseignements. Cependant, en échangeant les données et l'information avec un autre intervenant dans la chaîne de transport, l'entreprise devra normalement continuer à recevoir et à traiter des documents papier, notamment des lettres de transport aérien maison, des factures commerciales, des permis d'import-export, des avis de livraison, des manifestes, etc.

L'objectif majeur en informatique consistera à relier, au cours des prochaines années, toutes les parties concernées de manière à remplacer le papier par le courrier électronique, qui deviendra ainsi la principale source de renseignements concernant les expéditions. C'est déjà le cas maintenant que les autorités douanières implantent de nouvelles règles en faveur de l'envoi électronique des données fret avant l'arrivée du vol.

L'OBJECTIF

L'introduction de l'informatique a un double objectif. En premier lieu, satisfaire les exigences du client et éliminer les retards tout au long du cycle du transport du fret. Toute réduction du temps total de manutention se répercutera de façon bénéfique sur le coût effectif. Deuxièmement, l'introduction de systèmes de réservations et de recherche des colis des compagnies aériennes ainsi que de l'émission automatisée des LTAs dans les locaux des agents, permettra aux agents de fret aérien traditionnels de réaliser un gain de temps entre leurs propres services et ceux des transporteurs intégrés et d'assurer un service sans faille.

Ce but peut être atteint en maints endroits. La technologie existe et des recherches et mises en oeuvre sont entreprises en maints endroits. Cependant, dans diverses régions, il s'agit encore d'une idée tout à fait nouvelle qui

nécessite non seulement une technologie de pointe pour ordinateurs et systèmes de mise en circuit, mais qui fait aussi appel à de nouvelles relations et de nouvelles organisations en vue de la concrétiser.

LE SYSTÈME COLLECTIF DE FRET

La collectivité du secteur du fret est généralement constituée de certains ou de tous les éléments suivants :

- Les compagnies aériennes, régulières ou non;
- Les expéditeurs et agents;
- Les agents en douane;
- Les autorités douanières;
- Les compagnies de manutention au sol;
- Les autres agences gouvernementales;
- Les autorités aéroportuaires.

En termes généraux, le rôle d'un système collectif de fret (CCS : cargo community system) est d'améliorer les communications en utilisant des ordinateurs pour l'acheminement international des marchandises. Il va sans dire que des discussions et consulltations sont nécessaires pour obtenir des progrès en vue de répondre à l'évolution des besoins d'une collectivité de fret.

L'objectif primordial est d'assurer un acheminement des marchandises aussi rapide que possible entre leur l'expéditeur et leur destinataire. Au nombre des autres objectifs d'un CCS on relèvera la réalisation d'économies dans les processus individuels en utilisant des données communes, une manutention au sol plus rapide et une réduction des temps d'attente, rehaussant ainsi la valeur du produit que représente le fret aérien. Le système devrait aussi se traduire par le traitement d'un plus grand volume de fret et partant, d'une réduction des besoins en surface d'entreposage. Il permettra donc d'accélérer le mouvement du fret traité et d'éviter des investissements supplémentaires en immeubles et terrains. Autrement dit, une efficacité accrue, une meilleure productivité et une diminution des coûts sont les atouts dont bénéficient tous les participants de la collectivité commerciale.

Il y a actuellement beaucoup CCS en activité dans le monde, qui offrent au secteur du fret aérien une connectivité entre transporteurs aériens, transitaires et douanes ainsi que de nouveaux services.

Il est essentiel que les problèmes d'organisation soient résolus dès les premières phases du processus de planification d'un CCS. Cela permet de prendre en considération tous les points de vue avant que le système ne soit trop avancé et ne rende tout changement difficile à introduire.

La mise en vigeur d'un CCS s'effectue souvent sur un plan local. Ces arrangements locaux peuvent néanmoins avoir des ramifications internationales de grande portée. Comme les compagnies Membres de l'IATA exploitent des services internationaux, leurs intérêts sont, par nécessité, internationaux. De nombreux transitaires font également partie d'une organisation internationale ou sont en rapports étroits avec des correspondants d'outremer. Par ailleurs, les autorités aéroportuaires et les autorités douanières, en particulier, n'ont que des intérêts nationaux, voire même locaux. D'où la nécessité de traiter avec des autorités qui peuvent être aussi différentes et individuelles que le requièrent leurs intérêts nationaux.

Pour les compagnies aériennes, il est essentiel d'avoir une perspective vue sous l'angle du réseau ou au plan international et d'essayer d'obtenir une simplification et une normalisation à l'échelle mondiale. L'échange d'informations peut être simplifié en utilisant des messages standardisés, tout en évitant le coût élevé des 'boîtes–noires' interfaces pour des endroits particuliers pris isolément et pour lesquels une telle liaison serait estimée nécessaire.

Bon nombre de compagnies aériennes se trouvent dans une position unique pour le développement de systèmes à l'usage de la collectivité du fret. En tant qu'exploitants d'un réseau mondial et avec les systèmes informatisés reliés à d'autres systèmes collectifs qu'elles ont mis au point pour le contrôle du fret aérien, les compagnies aériennes ont dû développer des interfaces normalisées. Elles sont par conséquent en mesure d'apporter une perspective globale pour l'élaboration de tels projets.

CONTEXTE DU DÉVELOPPEMENT

Pour réaliser les objectifs d'un système à l'usage de la collectivité, il faudra remplir les conditions suivantes :

1. une entente commune de tous les participants, à tous les échelons hiérarchiques, selon laquelle le développement de communications interfaces exige que les participants untilisent un langage normalisé EDI pour les éléments de données et les messages;

2. le développement de projets de systèmes locaux ou collectifs requiert la coopération de tous les participants, qui seront amenés à consacrer du temps, du personnel et de l'argent pour l'élaboration de systèmes pratiques et rentables.

STANDARDISATION DES ÉLÉMENTS DE DONNÉES ET MESSAGES

Un message est un bloc d'informations structuré qui est transmis d'un ordinateur à un autre. Un ordinateur peut être programmé de façon à former, expédier et recevoir automatiquement un message d'un ordinateur à un autre. C'est pourquoi il est important que toutes les parties intéressées — agents, compagnies aériennes, douanes et autres — conviennent d'utiliser des éléments de données et des formats de messages standardisés. Ces deux composantes sont le pivot primordial pour l'échange électronique d'informations.

Des éléments de données et messages standardisés à l'usage des compagnies aériennes figurent dans le manuel Cargo-IMP de l'IATA publié par la Conférence des Services de Fret. Dans toute la mesure du possible, l'établissement de ces standards est également coordonné avec les autres membres de la collectivité internationale par l'intermédiaire des agences qui les représentent, telles l'UN/ECE, l'Organisation Mondiale

des Douanes (OMD) et FIATA, par le biais du Conseil Consultatif IATA/FIATA.

Il existe pour l'heure deux types standards de messages utilisés dans les systèmes collectifs qui ont reçu l'aval des agents, des compagnies aériennes et des douanes. Les nouveaux systèmes collectifs seront basés sur ces standards. Il s'agit des messages Cargo-IMP des compagnies aériennes et des normes UN/EDIFACT. L'IATA et ses

Compagnies Membres oeuvrent dans le cadre de la structure pour le développement de messages UN/EDIFACT en vue d'aboutir aux résultats dont l'industrie a besoin ainsi que d'assurer la mise à jour et la publication du manuel Cargo-FACT.

ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Les compagnies aériennes et les agents utilisent leurs systèmes pour les communications entre point d'origine et de destination. Pour le transport du fret, il est souvent nécessaire d'échanger des informations concernant les expéditions entre différentes parties, à savoir :

- l'agent exportateur — la compagnie aérienne — l'agent importateur;
- la compagnie aérienne — une autre compagnie aérienne (intercompagnies);
- la compagnie aérienne — la compagnie traitante;
- la compagnie aérienne — le service des douanes;
- le transitaire à l'exportation/importation (l'agent) — le service des douanes;
- l'agent — l'agent.

Comme les intéressés ont chacun des ordinateurs, systèmes et procédures différents, le défi incontestable est d'obtenir, dans la pratique, un échange électronique d'informations performant.

FLUX DE L'INFORMATION

Les informations contenues dans les Lettres de Transport Aérien sont nécessaires à toutes les parties au contrat pour le transport de marchandises ainsi qu'à la douane pour la décharge des marchandises. Les données de la Lettre de Transport Aérien servent donc de base sur laquelle un système collectif de fret est élaboré - le moyen par lequel se communiquent les informations à tous ceux qui en ont besoin.

Par contre, si les données de la Lettre de Transport Aérien sont saisies électroniquement par ordinateur, par exemple dans l'ordinateur d'un agent, elles doivent être aisément et rapidement accessibles à toute personne qui en a besoin. La Résolution IATA 600a (la Lettre de Transport Aérien), la Pratique Recommandée 1600r (La Lettre de Transport Aérien - validation du format des données), le Manuel Cargo-IMP ainsi que le Manuel de Messages Cargo-FACT sont d'utiles références pour toute personne développant des systèmes pour l'émission automatisée des lettres de transport aérien. Il existe encore d'autres publications de l'IATA et de nouvelles sont en préparation. Elles sont destinées à aider la réalisation de ce processus.

Les fonctions basées sur les données d'une Lettre de Transport Aérien comprennent :

- réservation d'espace auprès des compagnies aériennes;
- échange/interface de données concernant l'expédition;
- recherche/repérage d'une expédition;
- rapports des ventes; et
- rapports de direction internes et statistiques.

L'IATA s'est engagée, en collaboration totale avec les parties intéressées, à réaliser le développement coordonné de l'échange informatisé d'informations pour le fret. Les domaines suivants sont plus particulièrement considérés comme critiques :

- standardisation des éléments de données et messages de manière à répondre à tous les besoins du système interface;
- échange électronique de données propres aux Lettres de Transport Aérien;
- interface électronique entre compagnies aériennes et agents;
- interface électronique avec les autorités douanières;
- développement de systèmes collectifs économiques et rentables.

ÉCHANGE D'INFORMATIONS ENTRE LES AGENTS ET LES COMPAGNIES AÉRIENNES

Les agents de fret sont à l'origine d'une part importante des expéditions de fret aérien. Un certain nombre d'expéditions de fret sont traitées à destination par des agents de fret ou agents en douane. En raison de cette implication, les procédures pour l'acheminement du fret requièrent obligatoirement l'échange d'une grande quantité d'informations entre agents et compagnies aériennes.

Bon nombre d'agents sont désormais équipés de systèmes de ordinateurs pour le traitement et le contrôle de leurs mouvements de fret - des systèmes aptes à expédier et recevoir des messages. Si ces systèmes peuvent être reliés à ceux des compagnies aériennes en un terminal unique à accès multiple, on disposera ainsi d'un puissant lien de communication. Beaucoup d'appels téléphoniques et de transmissions de documents pourront être remplacés par l'échange électronique de messages standards, améliorant ainsi de façon significative la rapidité et la précision tout en réduisant sensiblement les coûts.

Les compagnies aériennes ont d'ores et déjà des systèmes de communication, des réseaux tant privés que commerciaux, et par l'intermédiaire des réseaux mondiaux de SITA et ARINC (en Amérique du Nord). Ces systèmes relient pratiquement toutes les compagnies aériennes et les aéroports à un système pour la transmission de messages télex et, dans bien des cas, pour le transfert de données à un niveau supérieur. Il s'agit en fait de combler une lacune locale dans la chaîne de communication pour le fret - la possibilité de relier les agents au réseau de communications des compagnies

aériennes. Ce qui peut être réalisé par le biais d'un système collectif pour le fret.

L'une des fonctions essentielles d'un système collectif de fret est l'échange d'informations concernant les réservations, le statut et les données des Lettres de Transport Aérien, dont bénificient à la fois les agents et les compagnies aériennes. Par exemple,

Les AGENTS bénéficieront des avantages suivants :

- un accès direct à tous les messages figurant dans les systèmes des compagnies aériennes (participantes);
- une seule connection avec de multiples compagnies aériennes;
- des procédures de messages uniformes pour toutes les compagnies aériennes;
- un coût minimum grâce au système collectif;
- une diminution des conversations téléphoniques avec les compagnies aériennes;
- une documentation simplifiée ou réduite;
- la possibilité d'obtenir un prédédouanement des envois auprès des autorités douanières; et
- un meilleur service à la clientèle.

Les COMPAGNIES AÉRIENNES bénéficieront des avantages suivants :

- une voie unique par laquelle les messages des compagnies aériennes échangés avec des tiers peuvent être réacheminés;
- une méthode sous contrôle permettant l'accès aux systèmes informatisés des compagnies aériennes pour empêcher l'accès non autorisé aux informations;
- une méthode simple pour permettre aux utilisateurs autorisés d'obtenir des données sur l'état de leurs réservations ou de faire des réservations;
- une réception efficace et dans les délais impartis des données concernant les Lettres de Transport Aérien, sans avoir à retaper les données;
- une liaison avec le CASS et/ou les systèmes des autres Membres en cas de disponibilité;
- une diminution des conversations téléphoniques;
- une documentation simplifiée.

UTILISATION DE CODES — BARRES

Une clé assurant la circulation efficace de l'information et le bénéfice optimal des avantages propres à EDI est la saisie automatique des données et l'identification des expéditions grâce au recours des codes-barres. Afin de contribuer à faciliter un plus large usage des codes-barres dans les milieux de l'industrie du fret aérien, l'IATA a produit, en collaboration avec FIATA, une étiquette-type 'universelle' en codes-barres. Ce modèle standard définit les dimensions, la disposition ainsi que le contenu des donnés et le format applicables aux étiquettes de fret – qui peuvent être adoptées aussi bien par les compagnies aériennes que par les expéditeurs. Ce qui se traduit par une réelle efficacité et d'importantes économies grâce à une normalisation de l'équipement, des stocks de documents et des procédures de manutention. La spécification est détaillée dans la Résolution 606. Les directives décrivant l'utilisation des codes-barres sont détaillées dans le manuel pour étiquettes codes-barres.

INTERFACE AVEC LES DOUANES

En raison du volume important de fret aérien, bon nombre de compagnies aériennes se sont déjà rendu compte qu'il est impératif pour elles d'utiliser au maximum les systèmes de contrôle informatisés. Il s'agit d'un facteur essentiel si l'on tient à diminuer le nombre de documents à émettre, traiter ou conserver.

Dans bien des pays, les autorités douanières ont pris l'initiative d'adopter des systèmes informatisés destinés à assurer le contrûle et le traitement du fret. Les besoins des douanes sont fréquemment identiques, mais les procédures à suivre sont, par contre, tout aussi souvent propres à chaque pays. D'où la formation, dès 1983, d'un projet commun de l'IATA et du Conseil de Coopération des Douanes (Customs Cooperation Council - CCC).

Les efforts déployés par les autorités douanières en matière d'informatisation les ont amenées à reconnaître la valeur que revêt la normalisation. D'où la mise en route du projet CCC/IATA qui se traduit par les résultats suivants :

- signature d'un Protocole d'Accord entre les deux organisations;
- adoption d'une Recommandation au sein du CCC concernant l'échange de données entre les autorités douanières et les transporteurs aériens;
- adoption d'une Résolution par la Conférence des Services de Fret IATA concernant l'échange de données entre les transporteurs aériens et les autorités douanières.

Depuis le 13 août 2004, la Customs and Border Protection Agency des États-Unis exige de recevoir d'avance l'information électronique sur le fret. Les membres des pays du G7 se sont engagés à mettre en place en 2005, là où se serait possible, le modèle de données de l'Organisation douanière mondiale. L'automatisation du fret sera déterminante pour faire en sorte que les transporteurs membres ainsi que les transitaires et les intermédiaires qu'elles comptent comme partenaires remplissent ces exigences.

INTERFACE AVEC LES ADMINISTRATIONS POSTALES

Un volume important de poste est transporté par voie aérienne. À l'instar des autorités douanières, de nombreuses administrations postales ont pris conscience des avantages qu'offre l'échange automatisé de messages normalisées. Les membres de l'IATA et de l'Union postale universelle (UPU) ont travaillé de concert dans ce domaine pour aboutir aux résultats suivants :

- Signature d'un Protocole d'accord entre les deux organisations;
- Adoption d'une Résolution par la Conférence des services de fret de l'IATA relative à l'échange de donnnées entres les transporteurs aériens et les administrations postales;
- Production d'une publication destinée à aider les administrations postales et les compagnies aériennes dans la mise en oeuvre des systèmes d'échange de données.

Il s'agit du Manuel conjoint des administrations postales et des compagnies aériennes sur l'échange de données électroniques, qui comprennent les messages EDIFACT applicables dans l'échange système-à-système d'informations sur la poste aérienne.

Pour plus de renseignements sur les travaux de l'IATA et de ses compagnies membres relativement aux progrès de l'automatisation de l'industrie du fret aérien, il faut s'adresser 'Global Head of Cargo' de l'IATA à Genève.

RÉGLEMENTATION IATA POUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le transport international des marchandises dangereuses est soumis à réglementation depuis 1956. Depuis 1984, toutefois, c'est l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui assume cette responsabilité selon l'Annexe 18 à la Convention de Chicago pour l'Aviation Civile Internationale et les Instructions Techniques pour le Transport Aérien Sûr des Marchandises Dangereuses qui l'accompagnent. Les prescriptions de l'OACI sont désormais obligatoires pour tous les 190 Etats Membres de l'OACI.

L'IATA continue à publier la Réglementation des Marchandises Dangereuses afin de fournir à l'usager un seul document où il puisse trouver à la fois les détails circonstanciés des dispositions réglementaires de l'OACI et les modalités opérationnelles des compagnies aériennes. Celles-ci comportent une liste complète des variations techniques, la 'Déclaration de l'Expéditeur' telle que prescrite, ainsi que des détails complets sur les prescriptions et tests quant aux emballages. La Réglementation des Marchandises Dangereuses, officiellement reconnue par l'OACI en tant que manuel pratique pour le transport par air des marchandises dagereuses, est en tous points conforme à l'Annexe 18 et aux Prescriptions Techniques pour le Transport Aérien Sûr des Marchandises Dangereuses (dans certains cas elle est même plus restrictive).

La Réglementation IATA sur les marchandises dangereuses (DGR) décrit les responsabilités qui incombent aux agents de fret et aux transitaires. La référence DGR 1.3.3.6 stipule qu'avant de confier une expédition à une compagnie aérienne, l'expéditeur, le transitaire et l'agent doivent prendre les mesures suivantes :

- veiller à ce que l'expédition de marchandises dangereuses soit parfaitement conforme à la Réglementation;
- séparer les marchandises dangereuses contenues dans des expéditions regroupées de celles qui ne sont pas soumises à la Réglementation, et les confier séparément à la compagnie aérienne;
- veiller à ce que les marchandises dangereuses ne soient pas chargées dans un dispositif de chargement qui ne répondrait pas aux normes stipulées sous DGR 9.1.4.1;
- vérifier, pour toutes les expéditions, que les documents et l'emballage extérieur portent bien une indication signalant les risques de danger.

L'objet de cette dernière mesure est d'éviter que des marchandises dangereuses non déclarées ne soient transportées par avion, car elles constituent la cause principale des incidents et accidents liés à ces marchandises non déclarées, comme en témoignent les rapports remis aux autorités compétentes. Les descriptions contenues dans la lettre de transport aérien cachent souvent des marchandises dangereuses non énumérées sous la référence DGR 2.2 : les articles tels que les produits ménagers, le matériel servant aux tests en laboratoire, le matériel de compagnie, les échantillons destinés à des examens, les produits pharmaceutiques et de nombreux autres. Les étiquettes à l'extérieur des emballages donnent souvent une idée des risques que peuvent

présenter les marchandises dangereuses contenues dans ces expéditions.

La Réglementation de l'IATA explique en termes simples comment sont définies les marchandises dangereuses et leur classification en neuf ‘catégories de danger’ comprenant les explosifs, les gaz comprimés, les liquides et solides inflammables, les matières comburantes, les substances toxiques, les matières radioactives, les produits corrosifs ainsi que d'autres articles qui n'entrent pas vraiment dans l'une de ces classes.

Plus de 3000 articles et substances sont répertoriés, accompagnés d'indications telles que : numéro de leur classification des Nations Unies, dénomination d'expédition appropriée, classe de danger, risques annexes, étiquette de ‘classe de risque’, groupes d'emballages, instructions d'emballage et quantités autorisées par colis à bord d'avions pour passagers et d'avions cargo.

La liste ne prétend pas répertorier chaque substance individuelle, ce qui ne serait guère possible compte tenu du nombre considérable de nouvelles substances chimiques qui sont mises au point et destinées à être transportées chaque année. Pour ces cas-là, un certain nombre de mentions génériques (sans autres spécifications) sont comprises dans la liste. Si, par exemple, une substance n'est pas répertoriée sous son appellation, l'expéditeur doit déterminer sa ‘classe de danger’ et il peut alors utiliser une mention ‘n.s.a.’ comme par exemple ‘liquides inflammables, n.s.a.’. Les classifications ‘n.s.a.’ sont également indiquées et couvrent les substances appartenant à deux ‘classes de danger’ ou plus, tel par exemple ‘liquide inflammable, toxique n.s.a.’

La Réglementation précise les exigences relatives aux documents d'expédition, y compris les instructions pour l'établissement de la lettre de transport aérien et la Déclaration de l'expéditeur. Il est important de noter que seules les personnes ayant reçue une formation appropriée sur les marchandises dangereuses sont habilitées à signer la Déclaration de l'expéditeur de marchandises dangereuses.

Chaque colis contenant des marchandises dangereuses doit porter l'étiquette exacte de sa ‘classe de risque’; Il faut préciser ici que ces mêmes étiquettes sont aussi utilisées pour tous les autres modes de transport. D'autres inscriptions doivent également figurer sur les colis, telles qu'expressément libellées dans la Réglementation.

En plus des envois de marchandises dangereuses courantes, des matières radioactives sont régulièrement appelées à être transportées par voie aérienne; les règles de base, adoptées par tous les types et pour tous les modes de transport, ont été édictées par l'Agence Internationale de l'Energie Atomique. Elles s'appliquent évidemment au transport aérien, mais les conditions particulières telles que pressurisation, variations rapides de température, vibrations, distances requises de séparation, etc. sont toutes comprises dans la Réglementation de l'IATA. Une liste des fournisseurs d'emballages conformes aux spécifications des Nations Unies est fournie dans le but d'aider les expéditeurs et les agents à trouver où s'approvisionner en emballages dans le monde entier.

Sur cette liste figurent également les autorités gouvernementales compétentes auxquelles les utilisateurs de la Réglementation peuvent s'adresser pour se renseigner sur la classification et autres aspects relatifs à l'envoi de marchandises dangereuses par avion.

L'Organisation de l'Aviation civile internationale et l'IATA (doc. DGR 9.5.4) exigent que des avis donnant des renseignements sur le transport des marchandises dangereuses soient placés bien en évidence aux points d'acceptation du fret, en quantité suffisante, afin de sensibiliser les expéditeurs en ce qui concerne le transport de ces marchandises. Des affiches portant la mention ‹ L'avez-vous déclaré? › peuvent être obtenues auprès des bureaux de l'IATA.

Cette liste mentionne en outre les organismes indépendants qui offrent des cours de formation en matière de marchandises dangereuses, conformes aux conditions requises par les Résolutions 801, 803, 805 et 809 et donc dûment accrédités l'IATA et reconnus par l'industrie.

La Réglementation de l'IATA pour le Transport des Marchandises Dangereuses est un outil indispensable à tous ceux qui travaillent dans la branche du transport aérien de matières dangereuses, qu'il s'agisse de transporteurs, d'agents, de transitaires, de groupeurs, d'instances gouvernementales, d'expéditeurs ou de fabricants. Compte tenu des nombreuses modifications et adjonctions qui paraissent dans chaque nouvelle édition annuelle, il est impératif de se référer à la dernière en date.

La Réglementation est publiée en anglais, chinois, en français, en allemand et en espagnol. On peut se la procurer auprès du Service à la clientèle de l'IATA. Une version japonaise est également produite sous licence.

REGLEMENTATION POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN FORMAT ELECTRONIQUE (eDGR)

L'eDGR est une application monoutilisateur de la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'IATA, qui est disponible sur CD-ROM et clé USB. L'eDGR fournit tous les renseignements disponibles dans la version papier, et propose des fonctionnalités de recherche, de tri et de préparation de rapports. L'eDGR vous permet de :

- Consulter tout le contenu textuel de la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'IATA. Le résultat des recherches s'affiche dans un style Web habituel. Les recherches peuvent aussi être effectuées à partir de l'index ou d'une sélection de textes pour obtenir plus rapidement des résultats;
- Consulter la liste des marchandises dangereuses (Tableau 4.2), trier le tableau et produire un rapport détaillé qui indique toutes les exigences applicables à une entrée, avec hyperlien et soutien pour l'impression;
- Créer des signets (également appelés « favoris ») menant vers des sections qui sont fréquemment consultées ou qui présentent un intérêt particulier pour vos besoins. Les rapports sur les numéros UN peuvent à présent être ajoutés aux signets;
- Personnaliser votre logiciel sur la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'IATA en activant les signets comme des onglets de navigation. Obtenez un accès direct et immédiat aux zones de contenu auxquelles vous vous référez le plus en les ajoutant aux principaux onglets de navigation, y compris les rapports sur les numéros UN.

Pour en savoir davantage sur toutes les solutions relatives à la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'IATA, visitez le www.iata.org/dgr.

LA RÉGLEMENTATION IATA POUR LE TRANSPORT DES ANIMAUX VIVANTS

Le public se préoccupe du bien-être des animaux. Il est dans l'intérêt des compagnies aériennes, des expéditeurs et des intermédiaires qui interviennent dans le transport des animaux vivants de veiller à ce que ceux-ci arrivent à destination en toute sécurité et en bonne santé.

En 1967, l'IATA a entrepris l'étude des conditions propres à assurer la sécurité et le confort des animaux pendant le voyage. C'est dans cet esprit qu'elle a créé la Commission sur les animaux vivants, chargée de mettre au point des normes internationales. La Réglementation IATA pour le transport des animaux vivants, publiée pour la première fois en 1969, contient des directives pour le transport des animaux par avion. Ces normes n'étant pas toujours respectées, les membres de l'IATA ont décidé, en 1974, d'adopter la Réglementation en qualité de norme pour l'industrie, aux termes de la résolution CSC 620.

L'IATA encourage tous les intéressés à respecter la Réglementation, mais elle reconnaît également le rôle important que jouent les gouvernements dans la mise en oeuvre des normes de l'IATA dans un contexte global. Grâce aux activités de pression exercées par l'Association, de nombreux pays, dont des États membres de l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique, ont adopté la Réglementation, en tout ou en partie, à titre de législation du transport des animaux. Par ailleurs, grâce a l'initiative des Nations Unies, les parties à la Convention sur le commerce international des espèces en voie de disparition ont décidé d'encourager la mise en oeuvre des normes IATA pour l'exportation et l'importation desdites espèces. En juin 2007 la Convention sur le Commerce International des Animaux en voie de disparition (CITES) a accepté d'utiliser comme standard le manuel de regulation de Fret Périssable et le manuel de réglementation pour le transport des animaux vivants lors du transport de spécimens vivants. Cette action s'applique aux 172 pays faisant partie de la convention et à toutes les parties impliquées dans le transport d'animaux vivants.

La Commission sur les animaux vivants et les marchandises périssables se réunit pour réviser la Réglementation et la mettre à jour. Des administrateurs du Royaume-Uni, des Etats-Unis, de la France, Nouvelle-Zélande et du Canada assistent régulièrement à ces réunions à titre d'observateurs officiels.

La Réglementation paraît tous les ans, le 1er octobre, dans les versions suivantes : anglais, français, et espagnol.

Afin de faire en sorte que le transport par voie aérienne des animaux et des passagers se fasse toujours dans des conditions sécuritaires, sanitaires et humaines adéquates, il importe que toutes les personnes qui s'occupent de l'expédition, de l'acceptation, du traitement et du chargement des animaux connaissent et sachent appliquer les prescriptions spécifiques de la Réglementation pour le transport des animaux vivants de l'IATA. Comme un nombre croissant de pays ont adopté ou intégré cette Réglementation dans leur législation

nationale, les expéditeurs sont prévenus que tout envoi d'animaux vivants qui enfreint la Réglementation peut constituer une infraction à la législation applicable et être passible d'amendes.

RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DES ANIMAUX VIVANTS SUR CD

Conformément aux attentes actuelles des clients, l'IATA produit une Réglementation pour le transport des animaux vivants, qui est mise à jour tous les ans. Outre sa version papier, la Réglementation sur le transport des animaux vivants de l'IATA est disponible sur CD-ROM.

Il suffit de quelques clics de souris pour :

- Obtenir de l'information à jour sur la classification des animaux vivants et les prescriptions pour la construction des conteneurs;
- Trouver de l'information sur les services fret des transporteurs, notamment les ventes et l'exploitation fret comme par exemple la livraison à l'entrepôt;
- Consulter sur des pages Web distinctes les services offerts par les transporteurs pour le transport des animaux vivants;
- Obtenir un rapport instantané sur des espèces animales en particulier et le partager avec vos clients;
- Avoir instantanément accès aux divergences des exploitants et des États signifiées à l'IATA;
- Utiliser des liens donnant accès à des organismes de réglementation qui fournissent de plus amples renseignements sur le transport des animaux vivants, comme par exemple l'Union européenne, sans quitter l'interface CD.

MANUEL DE RÉGULATION DE FRET PÉRISSABLE

Le Manuel sur le traitement du fret périssable vise à guider les parties chargées d'apporter des denrées périssables sur le marché, l'accent étant placé sur le transport aérien.

Lors de 28^{e} Conférence des services de fret les transporteurs membres de l'IATA ont décidé de faire du Manuel de régulation de fret périssable la norme pour l'acceptation, l'emballage et la manutention des marchandises périssables. Cette décision a été consignée dans la Résolution 622 de la Conférence des services de fret et elle s'applique à tous les transporteurs membres de l'IATA. En juin 2007 la Convention sur le Commerce International des Animaux en voie de disparition (CITES) a accepté d'utiliser comme standard le manuel de regulation de Fret Périssable et le manuel de réglementation pour le transport des animaux vivants lors du transport de spécimens vivants. Cette action s'applique aux 172 pays faisant partie de la convention et à toutes les parties impliqu'es dans le transport d'animaux vivants.

Ce Manuel porte sur le contrôle des aspects sécuritaires tout au long de la chaîne de distribution dans le but de protéger et de préserver les qualités inhérentes des marchandises expédiées. Il constitue un document de référence pour toutes les parties impliquées dans l'emballage, la manutention et l'acceptation des denrées périssables, et il fournit aux producteurs, aux agriculteurs, aux transporteurs, aux agents et aux fabricants les critères et procédures à suivre pour profiter pleinement des avantages du transport aérien. Les envois de produits cliniques ou biomédicaux ont tout particulièrement besoin d'un environnement contrôlé et sont donc inclus dans le Manuel. La flore en danger et protégée contre l'exploitation commerciale est abordée plus en détail dans le chapitre CITES qui lui est dédié.

Les possibilités de commercialisation et de traçabilité des produits, l'analyse des risques et la maîtrise des points critiques (HACCP), et les principes rattachés au code alimentaire serviront à guider les activités d'import, de transit et d'export. L'amélioration du flux du trafic, le service à la clientèle et les divers aspects des différents interfaces et environnements en cause sont traités plus en détail dans ce Manuel. Le contenu est donc basé sur l'expérience d'un certain nombre de grands transporteurs aériens, d'expéditeurs et d'agents ainsi que sur les données scientifiques fournies par les institutions de recherche qui travaillent en étroite collaboration avec l'IATA.

La dernière édition (7ième) du manuel Cargo de denrées périssables offre un nouveau chapitre relatif au transport aérien de produits de santé sensibles aux variations de temperature. Ce nouveau chapitre informera les utilisateurs des régulations mises en place à l'échelle globale en ce qui concerne la gestion et le traitement des marchandises nécessitant le froid. Les transitaires et compagnies aériennes d'couvriront de nouvelles methodes d'emballage actives et passives ainsi que des formulaires standard à utiliser lors de negotiations avec des enterprises pharmaceutiques.

Publié en anglais, le Manuel de régulation de fret périssable est mis à jour par le Conseil IATA sur les animaux vivants et denrées périssables.

RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DU FRET PERISSABLE SUR CD

Conformément aux attentes actuelles des clients, l'IATA produit un Manuel IATA sur le traitement du fret périssable, qui est mis à jour tous les ans.

Il suffit de quelques clics de souris pour :

- trouvez l'information périssable nouvelle de classification;
- trouver de l'information sur les services fret des transporteurs, notamment les ventes et l'exploitation fret comme par exemple la livraison à l'entrepôt et les lignes aériennes ont offert des services par rapport aux perishables des pages Web consacrées;
- obtenir un rapport périssable conçu en fonction les produits et le partager avec vos clients;
- avoir instantanément accès aux divergences des exploitants et des États signifiées à l'IATA;
- utiliser des liens donnant accès à des organismes de réglementation qui fournissent de plus amples renseignements sur des perishables sans quitter l'interface CD.

UNITÉ DE CHARGEMENT (UC)

L'unité de chargement (UC) est fondamentale pour améliorer l'efficacité du traitement du fret et des bagages dans les aéroports. Au sein de l'industrie du fret aérien, l'UC omniprésente intervient dans l'essentiel de la chaîne d'approvisionnement, parfois de l'expéditeur jusqu'au destinataire – elle est pour ainsi dire le maillon qui assure la continuité de cette chaîne.

À mesure que l'industrie du transport aérien perfectionne les services offerts aux voyageurs et aux clients du fret aérien, il devient impératif de s'assurer que l'UC contribue, comme prévu, à simplifier l'arrivée et le départ des avions. Pour ce faire, l'UC doit être conçue et fabriquée selon des spécifications précises et maintenue dans un état de navigabilité. C'est pourquoi l'IATA a mis sur pied le Comité technique des UC (ULDP) et publie le Manuel technique des UC, qui renferme de l'information essentielle sur les spécifications et la manutention des UC.

Toute erreur au niveau des spécifications, de la conception et de la manutention d'une UC peut engendrer des situations où l'UC et sa cargaison risquent de retarder et même d'endommager l'appareil, le fret, l'UC et le matériel de servitude au sol. Ce genre de situation expose aussi davantage le personnel à des blessures. Bien des acheminements de fret aérien obligent l'UC à changer d'avions et/ou de compagnies aériennes. Le Manuel technique des UC aborde ces questions en recommandant des pratiques destinées à faire en sorte que les opérations se fassent le plus en douceur possible.

Afin de permettre l'application de normes communes pour la manutention des UC, l'ULDP a participé à l'élaboration de points d'audit des UC destinés à être intégrés dans le Programme d'audit de sécurité des opérations au sol de l'IATA (ISAGO) qui s'applique aux agents d'assistance en escale. L'ULDP a aussi entrepris de promouvoir la charte d'entretien des UC, qui doit être diffusée dans les mois à venir et permettra aux membres avant-gardistes de l'industrie élargie du transport aérien de montrer leur soutien et leur engagement en faveur d'un cadre opérationnel amélioré pour les UC.

L'UC est un bien précieux et c'est la raison pour laquelle son propriétaire doit pouvoir, chaque fois qu'elle change de transporteur aérien, en suivre la trace de façon à pouvoir compter sur elle en tout temps. Afin de pouvoir gérer ce processus de suivi, un grand nombre de membres de l'IATA ont formé le Groupe d'utilisateurs d'UC intertransporteurs (IULDUG) qui gère cette logistique en faisant appel à un système spécifiquement conçu pour suivre l'utilisation des UC des membres à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien.

L'ULDP et l'IULDUG sont soutenus par les membres du Programme de partenariats stratégiques de l'IATA – en particulier ceux qui sont des fournisseurs de l'industrie des UC. En plus d'être importante pour les groupes, cette participation est recherchée et encouragée par l'ensemble du secteur regroupant les aéroports, les services au sol et le transport de surface.

Pour plus d'information, veuillez contacter IATA via cargo@iata.org

SYSTÈMES DE RÈGLEMENT DES COMPTES DE FRET — CASSlink

www.iata.org/customer-portal/Pages/index.aspx

http://www.iata.org/services/finance/Pages/cass.aspx

INTRODUCTION

L'IATA a mis sur pied, voilà plus de 30 ans, les Systèmes de règlement des comptes de fret (CASS) dans le but de simplifier l'établissement des rapports de ventes fret et le règlement des comptes entre intermédiaires et transporteurs.

Les CASS ont évolué depuis et utilisent à présent une plateforme en ligne mondiale et perfectionnée appelée CASSlink dont les fonctionnalités communes procurent aux transporteurs une solution véritablement globale pour la facturation et le règlement du produit de leurs ventes. L'IATA exploite à présent **92 CASS** dans le monde entier, 84 Export et 8 Import, couvrantqui :

- Desservent plus de **84 pays**
- Effectuent des règlements s'élevant à plus de 25 G$ US
- Traitent plus de **18 millions** de LTA et avis de correction (UTP)

Grâce à CASSlink, les Services de distribution fret de l'IATA visent à étendre le réseau CASS à beaucoup plus d'autres marchés fret de façon à permettre aux transporteurs de bénéficier pleinement de nos prestations.

AVANTAGES DU CASS

Le CASS offre une solution double car il remplace la facturation papier traditionnelle des transporteurs, d'une part, et les fonctions administratives habituelles des agents consistant à recevoir et à contrôler manuellement les factures, d'autre part. Une fois qu'un CASS est créé, un bureau de règlement IATA est mis sur pied localement dans le but de procurer **aux transporteurs comme aux agents** tout un éventail d'avantages :

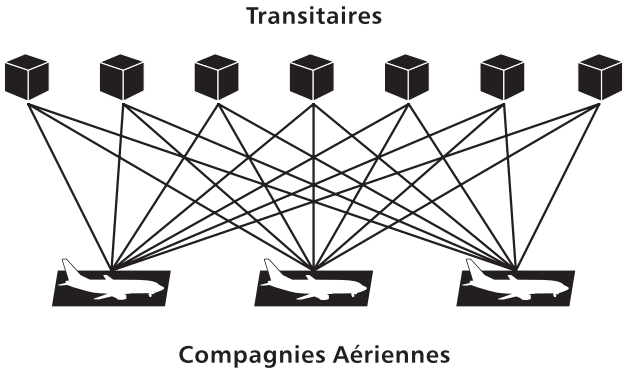
- simplification de la facturation et de la perception du produit des ventes, qui sont effectuées par un bureau de règlement neutre de l'IATA;
- établissement et distribution électronique des factures à toutes les parties prenantes, ce qui élimine les risques de perte ou de non-livraison;
- versement par les agents d'un seul montant pour les sommes dues à tous les transporteurs; réception par ces derniers d'un seul versement pour les sommes dues par tous les agents;
- meilleurs contrôle financier et flux des liquidités, les CASS réussissant à percevoir la presque totalité des montants;
- risque de défaut de paiement sensiblement réduit étant donné que le traitement des irrégularités est centralisé par le bureau CASS;

- gestion impartiale des conflits assurant une plus grande transparence et un traitement plus aisé;
- partage équitable des coûts entre tous les transporteurs participants.

RÈGLEMENT HABITUEL DES COMPTES

Le fret international à l'export est habituellement confié aux compagnies aériennes par l'entremise des agents de fret. Ces derniers perçoivent auprès des expéditeurs des frais destinés à payer les transporteurs. Certains transporteurs demandent aux agents de leur fournir un rapport des ventes faites pour leur compte dans certains marchés, tandis que d'autres facturent ces ventes à leurs agents. Les agents travaillent avec de nombreux transporteurs, tout comme ces derniers acceptent des envois de nombreux agents. Chaque transporteur reçoit un rapport individuel de chaque agent ou facture chaque agent séparément.

Ces rapports et ces factures doivent être vérifiés et consolidés, et les paiements doivent être effectués individuellement. Cette méthode de facturation traditionnelle est onéreuse et constitue un lourd fardeau pour les transporteurs et les agents.

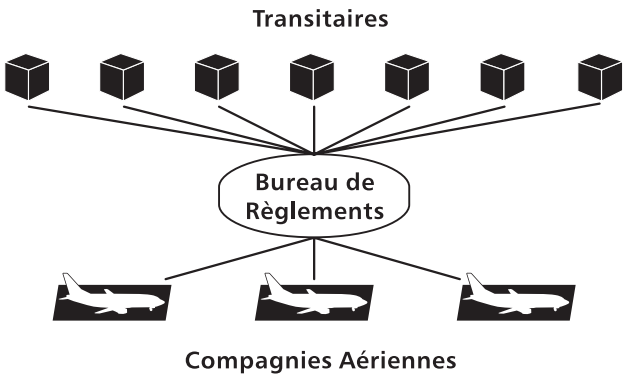


EFFICACITÉ D'UN SYSTÈME CASS

Misant sur la technologie d'aujourd'hui, CASSlink a permis de simplifier le cycle de facturation et de règlement en faisant de celui-ci un processus dynamique. Une fois qu'un CASS est sur le point de démarrer, le bureau local de l'IATA dote le système de paramètres locaux comme le nom et l'adresse au complet des transporteurs et des agents, les taux de change en vigueur, etc. Les transporteurs génèrent des rapports électroniques de toutes les LTA émises par leurs agents selon un modèle préétabli appelé dossier de facturation. Les transporteurs téléchargent ensuite les dossiers de facturation dans CASSlink à des dates spécifiques, selon un calendrier de traitement convenu d'avance (même si la tendance est au téléchargement quotidien des dossiers). Le calendrier de traitement détermine les dates limites auxquelles les transporteurs doivent envoyer leurs dossiers de facturation, ces dossiers doivent être traités par le bureau de règlement et les rapports électroniques doivent être transmis aux transporteurs et aux agents.

Une fois que les dossiers de facturation sont traités, le système prépare un rapport composé des factures et des relevés de facturation. Chaque agent reçoit une facture pour chacun des transporteurs avec qui il travaille ainsi qu'un relevé indiquant le montant total dû à tous les transporteurs. Chaque transporteur reçoit le jeu de documents comptables correspondant. Comme chaque rapport est entreposé électroniquement dans un système en ligne, le transporteur et l'agent peuvent en donner l'accès à des personnes de différents services (ventes, exploitation, finances). Il suffit pour cela d'avoir une connexion Internet.

CASSlink effectue par ailleurs le traitement nocturne de tous les dossiers reçus, ce qui permet aux agents de prévisualiser les éléments facturés sur une base quotidienne.



Ce système dynamique est avantageux pour les agents comme pour les transporteurs, surtout en cas de conflit, car CASSlink facilite les corrections en ligne.

MODES CASS

Bien que presque toutes les opérations de CASS soient liées à l'exportation de fret uniquement, les services d'importation et de frais terminaux (ITC) et de facture nationale sont offerts dans certains pays CASS ITC est opérationnel au Brésil, en Allemagne, en Grande-Bretagne, à Hong Kong, en Italie, au Japon, au Maroc et aux Émirats arabes unis. Les règles de participation de CASS ITC ont été revues en 2017 pour un nouveau modèle approuvé par CAConf afin de faciliter la facturation entre les sociétés fournisseurs (agents de manutention au sol et compagnies aériennes autogérés) avec leurs clients. Le nouveau modèle CASS ITC sera mis en œuvre dans les opérations actuelles et nouvelles, à compter du 1er octobre 2017.

MISE EN ŒUVRE D'UN CASS

N'importe quel pays peut, en principe, avoir un CASS dans la mesure où il y a des transporteurs et des transitaires de fret disposés à l'appuyer et à assumer le coût d'exploitation. Auparavant, l'IATA se serait attendue à ce que les transporteurs manifestent de l'intérêt pour un marché donné alors que maintenant, le besoin d'étendre le réseau CASS se fait de plus en plus sentir. C'est pourquoi on cherche à présent plus activement à implanter de nouveaux CASS.

Après avoir repéré un pays où un CASS pourrait être mis sur pied, l'IATA évalue le marché local afin d'en déterminer la taille en termes d'intervenants, de volume des ventes et de nombre de LTA qui y sont émises. Elle encourage la tenue de réunions avec des associations nationales de transitaires et les autorités réglementant l'aviation civile afin d'obtenir un soutien accru de la part de l'industrie. Une analyse de rentabilisation est menée en fonction des renseignements obtenus et présentée aux transporteurs de l'endroit, qui doivent confirmer leur participation. Le rapport est ensuite soumis à l'acceptation définitive et officielle du Groupe des politiques CASS formé de douze transporteurs membres.

D'ordinaire, l'IATA ouvre ou a déjà en place un bureau avant d'implanter un CASS. Mais par souci de rentabilité, certains CASS sont exploités comme une antenne d'un bureau plus important. CASS-Nordic, par exemple, gère quatre pays depuis un bureau de l'IATA basé en Suède.

PARTICIPATION DES COMPAGNIES AÉRIENNES ET DES AGENTS

Les transporteurs et leurs AGV ont le choix de participer ou non à un CASS. Mais la participation de chaque transporteur est à ce point vitale pour le succès du CASS que les gestionnaires fret de l'IATA chercheront à en attirer le plus grand nombre possible. Les agents accrédités sont pas ailleurs intégrés automatiquement dès qu'un CASS est appelé à être mis en service. Les agents non accrédités par l'IATA peuvent joindre à un CASS simplement en signant une ‘entente d'associé’ avec l'IATA.

FRAIS DE PARTICIPATION

Les transporteurs membres doivent débourser 2 500 USD chaque fois qu'ils joignent un nouveau CASS. Les transporteurs non membres et les AGV (peu importe le nombre de transporteurs qu'ils représentent) paient des frais de 3 500 USD plus une cotisation annuelle de 500 USD.

En plus de cela, les compagnies aériennes paient des redevances sur les transactions (frais SCU) destinées à couvrir le coût de l'IATA pour l'exécution de cette opération spécifique.

Les agents accrédités par l'IATA n'ont rien à payer pour participer à un CASS tandis que les agents non accrédités et les associés sont tenus de débourser une cotisation annuelle qui est fixée localement et qui sert à financer le fonctionnement du CASS.

POUR NOUS JOINDRE

Pour obtenir plus d'information sur les frais de participation, veuillez contacter IATA via le portail client www.iata.org/cs.

PROCÉDURES DE RÉCLAMATION DE FRET AÉRIEN

Des principes et des pratiques uniformes doivent être observés pour le traitement des réclamations de fret aérien lorsque les réclamations entre les transporteurs et les intermédiaires ou leurs clients relatifs à la perte, l'avarie ou le retard des envois sont traitées.

La Convention de Varsovie et, dans certains pays, la Convention de Montréal et ses protocoles applicables ainsi que les Conditions du contrat de transport (Résolution 600b, articles 10.1 à 10.1.3 — au verso de la LTA) stipulent quels sont les délais pour présenter des réclamations.

Dommages — Les dommages visibles doivent être consignés sur le reçu de livraison au moment de la livraison ou immédiatement après avoir constaté par écrit l'avarie des marchandises, le transporteur étant tenu responsable durant les 14 jours suivant la réception de celles-ci. Par ailleurs, le transporteur (ou son agent d'assistance en escale responsable) doit établir un Constat d'avarie de fret au moment de la livraison.

Retard des marchandises — Une plainte doit être présentée par écrit dans les 21 jours de la réception des marchandises.

Non-livraison des marchandises — Une plainte doit être présentée par écrit dans les 120 jours suivant la date d'établissement de la LTA.

L'avarie en cause doit être justifiée et adéquatement prouvée au moyen de documents comme un exemplaire de la LTA, un Constat d'avarie de fret et des factures, qui doivent être fournis aux compagnies aériennes dans un délai raisonnable.

Tout droit de recours contre un transporteur cesse sauf si des mesures sont prises dans les deux années qui suivent la date d'arrivée à destination ou à partir de la date à laquelle l'appareil était censé arriver ou encore à partir de la date à laquelle le transport a cessé.

Dans certains pays ou pour certaines compagnies aériennes, il peut être obligatoire, ou tout au moins souhaitable, d'envoyer tous documents justificatifs par courrier recommandé et confirmé.

Il ne s'agit là que de directives. Il est recommandé de s'informer davantage auprès du ou des transporteurs visés par une réclamation.

UTILISATION DU LOGO DE L'IATA

Un Agent de Fret enregistré par l'IATA est en droit d'utiliser le logo de l'IATA sur son papier à en-tête et dans son matériel publicitaire exactement selon l'illustration ci-après. L'utilisation du logo ne sera tolérée sous aucune autre forme.

Le logo ne pourra s'utiliser qu'aux seules fins des activités exercées par l'Agent dans son pays d'enregistrement.

Veuillez contacter le portail client IATA pour toute demande www.iata.org/cs

RÉSOLUTION 049a (TCC)*

APPLICATION DES MODIFICATIONS AUX TARIFS DE FRET

CTC1(02)049a
CTC2(02)049a
CTC3(02)049a
CTC12(02)049a
CTC23(03)049a
CTC31(02)049a
CTC123(03)049a

Expiration: Indefinite
Type: A

IL EST DÉCIDÉ que les tarifs à appliquer pour le transport aérien de fret seront les tarifs affichés par une Compagnie Membre de la Conférence des Tarifs ou par son Agent et qui seront en vigueur à la date d'émission de la lettre de transport aérien.

RÉSOLUTION 502 (TCC)

FRET DE FAIBLE DENSITÉ

CTC1(02)502 (amended)
CTC2(02)502 (amended)
CTC3(02)502 (amended)
CTC12(02)502 (amended)
CTC23(03)502 (amended)
CTC31(02)502 (amended)
CTC123(03)502 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que,

1) à l'exception des cas prévus dans le Paragraphe 2) ciaprès, les expéditions dont le volume dépasse 6000 cm^3 (366 pouces cubes) par kilogramme (166 pouces cubes par livre), seront taxées sur la base de 1 kg pour 6000 cm^3 (366 pouces cubes) ou d'une livre pour 166 pouces cubes, le résultat obtenu étant arrondi au kg/demi-kg supérieur ou à la livre supérieure

2) la méthode pour l'obtention des mesures cubiques est la suivante :

a) le volume (dimension cubique) sera établi en considérant la plus grande hauteur, la plus grande longueur et la plus grande largeur de l'expédition ou de chacun de ses colis

b) en considérant les mesures linéaires pour obtenir des mesures cubiques, la moitié ou une fraction supérieure d'un cm/pouce sera arrondie au cm/pouce supérieur, les fractions moindres étant arrondies au cm/pouce inférieur.

RÉSERVES GOUVERNEMENTALES

INDIA

For cut flowers and live plants the density ratio of 7000 eu. cm will apply in India. (11.2.82)

---

* Résolution applicable uniquement aux Membres ayant décidé de participer aux activités de la Conférence de Coordination des Tarifs.

RÉSOLUTION 509 (TCC)*

TAXATION POUR DÉBOURS

CTC1(10)509 (amended)
CTC2(11)509 (amended)
CTC3(10)509 (amended)
CTC12(15)509 (amended)
CTC23(12)509 (amended)
CTC31(10)509 (amended)
CTC123(12)509 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que,

1) Sous réserve des conditions de la Résolution 614, les débours suivants seront applicables
2) une taxation de de 10%, mais pas inférieure a USD 20 (excepte dans le Darussalam de Brunei 10%, mais pas moins de BND 50, et 8% pour Singapour mais pas moins de USD 17) sera déterminée pour encaissement par un Membre de la Conférence des Tarifs auprès du destinataire en couverture de débours. Le montant de cette taxation ne devra en aucun cas dépasser celui du fret aérien figurant sur la Lettre de Transport Aérien sauf si celui-ci est inférieur à USD 100, dans quel cas des débours d'un montant de USD 100 au maximum (USD 300, au maximum, à Hong Kong SAR) seront autorisés
3) pour des expéditions à destination en provenance de la Zambie, le montant maximum des débours ne devra pas dépasser USD 100
4) le montant de cette taxation devra revenir au transporteur émetteur
5) les Membres de la Conférence des Tarifs ne devront pas procéder à l'encaissement de tout montant dans un pays pour lequel il a été décidé localement de ne pas accepter d'expéditions en port dû
6) nonobstant les sommes indiquées ci-dessus en US Dollars, les monnaies locales figurant à l'Annexe 'A' seront applicables dans les pays stipulés
7) cette Résolution n'est pas applicable au trafic à destination de l'Algérie
8) cette Résolution ne s'applique pas aux Etats Membres de la CE (voir Résolution 509e).

RÉSOLUTION 509

Annexe 'A'

Les montants suivants en monnaie locale seront applicables dans les pays énumérés ci-après :

en ce qui concerne :		Paras. 2) et 3)	Para. 2)
et la référence à :		USD 100	USD 20
	Code		
Afrique du Sud	ZAR	600	120
Arabie Saoudite	SAR	375	75
Australie	AUD	80	35
Canada	CAD	130	32.50
Corée (Rép. de)	KRW	129,000	25,800
Erythrée	USD	81	16
Ethiopie	USD	81	16
Japon	JPY	25,000	5,000
Malaisie	MYR	282	57
Namibie	NAD	200	40
Nouvelle-Zélande	NZD	190	37
La Thailande	THB	4,000	800

* Résolution applicable uniquement aux Membres ayant décidé de participer aux activités de la Conférence de Coordination des Tarifs.

RÉSOLUTION 512c (TCC)*

TAXE DE PRÉPARATION DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

CTC1(02)512c (amended)
CTC2(02)512c (amended)
CTC3(02)512c (amended)
CTC12(02)512c (amended)
CTC23(03)512c (amended)
CTC31(02)512c (amended)
CTC123(03)512c (amended)
CTC124(03)512c (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que,

1) une taxe de documentation sera perçue chaque fois que la Compagnie Membre de la Conférence des Tarifs ou son Agent (par exemple un Agent de Fret IATA ou un Agent Général de Ventes) émet ou remplit la Lettre de Transport Aérien; à condition que, dans le cas où la Lettre de Transport Aérien est dûment émise et remplie par cet Agent, y compris le détail des frais et taxes, l'Agent ait le droit de retenir ladite taxe
2) la taxe de documentation pourra être perçue auprès de l'expéditeur ou du consignataire
3) excepté comme montré dans l'attachement A, la charge de documentation sera :
   a) USD 15.00 dans TC1 (excepte au Canada, Etats-Unis), TC2 et TC3
4) cette Résolution ne s'applique pas aux Etats Membres de le CE (voir Résolution 512e)

* Résolution applicable uniquement aux Membres ayant décidé de participer aux activités de la Conférence de Coordination des Tarifs.

RÉSOLUTION 512c

Annexe 'A'

La taxe de documentation à percevoir dans les pays suivants ne sera pas inférieure aux montants spécifiés ciaprès :

	Code	Montant
Afrique du Sud	ZAR	85
Algérie	DZD	300
Arabie Saoudite	SAR	25
Australie	AUD	30
Bangladesh	USD	0.50
Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Mali, Niger, Sénégal, Togo	XOF	4,000
Bosnie et Herzégovine	EUR	5
Cameroun, Central African République, Chad, Congo (Brazzaville), Gabon, Guinée équatoriale	XAF	4,000
Chine (à l'exception de Hong Kong SAR et Maucau SAR)	CNY	50
Comores	KMF	2,600
Corée (Rep. de)	KRW	3100
Croatie	EUR	5
Cuba	USD	3.20
Darussalam de Brunei	BND	15
Egypte	EGP	40.90
Erythrée	USD	4
Ethiopie	USD	4
Inde	USD	3.70
Iran	IRR	37,000
Japon	JPY	200
Liban	USD	11
Macédoine (FYROM)	USD	5
Malaisie	MYR	5
Malawi	MWK	350
Maroc	MAD	25
Mauritanie	MRO	529
Mozambique	MZN	375
Namibie	NAD	55
Népal	USD	0.50
Nigéria	USD	5
Pakistan	PKR	250
Papouaisie nouvelle guinée	PGK	25
Roumanie	USD	7.50
Serbie	EUR	10
Montenegro	EUR	10
Singapour	SGD	10
SriLanka	USD	0.50
Tanzanie	USD	5

	Code	Montant
Thaïlande	THB	40
Yémen	YER	2,450

RÉSERVES GOUVERNEMENTALES

CANADA

Charges for preparation of Air Waybills shall not be applicable in respect of traffic to or from Canada unless specifically provided for in airline tariffs in effect and on file with the Canadian Transportation Agency.

RÉSOLUTION 600* (CSC)

EXPÉDITION

CSC(19)600 Expiration: Indefinite
Type: AA

IL EST DÉCIDÉ que, en ce qui concerne une quelconque expédition :

DÉFINITION

1. Qu'elle est utilisée dans les Résolutions des Conférences, l'expression 'expédition' siginifie un ou plusieurs colis remis à un transporteur par un expéditeur au même moment et à la même adresse, dont il est accusé réception comme d'un ensemble, et qui doivent être transportés à destination ou enregistrement d'expédition d'une seule personne en vertu d'une seule lettre de transport aérien.

DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN *(voir également les Résolutions 600a et Résolutions 600b)*

2. Le cas d'un transport international, une lettre de transport aérien séparée doit être émise pour chaque expédition, à moins qu'un enregistrement d'expédition doivent être créé.

3. Transporteur ne signera pas la lettre de transport aérien, ni ne transportera une quelconque partie de l'expédition, avant que l'expédition complète ne lui ait été remise.

4. Les dispositions ci-dessus, une lettre de transport aérien séparée ne sera pas requise pour le transport d'expéditions de journaux à l'intérieur de la zone comprenant la Norvège, la Suède, le Danemark et/ou la Finlande.

L'UTILISATION D'ENREGISTREMENT D'EXPÉDITION *(voir Résolution 600f)*

5. Avec le consentement de l'expéditeur, d'enregistrement d'expédition peut être substituée une lettre de transport aérien (voir la Résolution 600h).

6. Où d'enregistrement d'expédition a été substitué pour l'usage de transport aérien, l'expéditeur peut demander et recevra un reçu pour la cargaison (voir la Résolution 600g).

7. Aucun porteur ne créera d'enregistrement d'expédition ou portera n'importe quelle partie d'une expédition jusqu'à ce que l'expédition complète ait été reçue.

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

TRANSFERT DU DROIT DE PROPRIÉTÉ

8. Compagnie Membre ne signera pas, pour le compte d'un expéditeur et/ou d'un destinataire – à titre de service en relation avec le transport de marchandises – de document en vue d'effectuer un transfert du droit de propriété sur ces marchandises.

ACCEPTATION DES EXPÉDITIONS

9. Expéditeur sera tenu d'indiquer de manière lisible et durable sur chaque partie composant l'expédition, le nom, la rue et la ville du destinataire. Ce seront les mêmes que sur la lettre de transport aérien ou comme entré dans d'enregistrement d'expédition. Alternativement cette information peut être montrée sur un ou plusieurs éléments à condition que toutes autres parties de l'expédition sont annotés.

10. Compagnie Membre ne pourra ajouter, supprimer ou modifier des renseignements sur les documents de transport autres que sur la lettre de transport aérien d'une compagnie aérienne ou enregistrement d'expédition.

11. Une expédition comprend des articles soumis à la Réglementation IATA pour le Transport par Air des Marchandises Dangereuses, ces articles devront être livrés séparément et devront figurer clairement comme Marchandises Dangereuses sur la lettre de transport aérien en conformité avec la Résolution 600a.

ENQUÊTES SUR LES EXPÉDITIONS

12. Compagnie Membre ne se livrera pas à des enquêtes et ne fournira pas de renseignements sur la réexpédition ou la livraison d'une expédition ou d'une quelconque partie de celle-ci, ayant rapport à des faits survenus après la livraison de l'envoi au destinataire mentionné sur la lettre de transport aérien ou enregistrement d'expédition. Toutefois, cette clause ne s'appliquera pas aux demandes d'information émanant d'un service officiel gouvernemental, ni aux demandes résultant d'une réclamation écrite pour perte ou dommage qui ne pouvait être constaté de visu.

REMISE DE L'EXPÉDITION

13. La Compagnie Membre n'acceptera pas de demande ou des instructions d'un expéditeur ou d'un Agent en vue d'obtenir, avant la remise de l'expédition au destinataire, une preuve du paiement des marchandises ou en vue d'accepter une (plusieurs) lettre(s) de change ou un (plusieurs) autre(s) document(s) similaire(s).

RÉSOLUTION 600a* (CSC)

LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

CSC(29)600a* Expiration: Indefinite
CBPP(17)600a* Type: B

IL EST DÉCIDÉ que :

1. le transport international de fret, les Compagnies Membres utiliseront la lettre de transport aérien comme déterminé dans la connexion suivante 'A' et 'B', ou un enregistrement d'expédition comme défini dans la résolution 600f.

2. lettre de transport aérien est un document qui peut être dnommé 'lettre de transport aérien d'une compagnie aérienne', avec l'identification du transporteur émetteur préimprimée, ou 'lettre de transport aérien neutre', sans aucune identification imprimée du transporteur émetteur, sous quelque forme que ce soit, et utilisée par toute partie autre qu'un transporteur aérien.

3. transporteur émetteur peut être :

3.1 le cas d'une 'lettre de transport aérien d'une compagnie aérienne', le transporteur dont le formulaire est utilisé, ou

3.2 dans le cas d'une 'lettre de transport aérien neutre', soit :

3.2.1 premier transporteur, ou

3.2.2 transporteur prévu pour participer à l'acheminement, ou

3.2.3 transporteur agissant en qualité d'agent de traitement ou d'agent de ventes pour le premier transporteur à l'origine.

4. où il n'existe pas de CASS, on n'utilisera pas les lettres de transport aérien neutres, à moins que ces documents ne soient établis par un système à ordinateur.

5. propositions d'amendement à la lettre de transport aérien pourront être soumises au Secrétaire de la Conférence des services de fret à n'importe quel moment. Ces propositions seront diffusées parmi tous les membres du Groupe des procédures administratives sur le fret, aux fins d'examen et d'adoption.

6. Si elles sont adoptées, ces propositions seront alors communiquées à toutes les compagnies membres dans un « avis d'amendement », conformément aux dispositions prévues dans la Résolution 601.

7. amendements adoptés en ce qui concerne l'Annexe 'A' n'entreront en vigueur que lors de l'impression suivante de la lettre de transport aérien, mais dans tous les cas pas plus tard que 18 mois après qu'ils aient été déclarés en vigueur.

---

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

8. aux procédures prévues à l'Annexe B et aux règles tarifaires en vigueur, le Secrétariat mettra au point des exemples de lettres de transport aérien dûment remplies dans le Manuel de la lettre de transport aérien (Annexe B, Appendice C), publié séparément.

RÉSOLUTION 600a (CSC)

Annexe 'A'

LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN (LTA) — SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

1. INTRODUCTION

1.1 lettre de transport aérien est un document qui peut être dénommé 'lettre de transport aérien d'une compagnie aérienne', avec l'identification du transporteur émetteur préimprimée, ou 'lettre de transport aérien neutre', sans aucune identification imprimée du transporteur émetteur, sous quelque forme que ce soit, et utilisée par toute autre partie qu'un transporteur aérien.

2. DIMENSIONS DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

Les dimensions extérieures de la lettre de transport aérien seront comprises entre 208 mm (8.2 pouces) et 230 mm (9 pouces) pour la largeur et entre 274 mm (10.8 pouces) et 305 mm (12 pouces) pour la longueur. Les dimensions des cases ainsi que leurs distances des bords supérieur et gauche du papier doivent être identiques à celles figurant à l'Annexe 'A'.

3. DESCRIPTION DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

La lettre de transport aérien sera imprimée comme indiqué ci-après :

3.1 l'Original No. 3 (pour l'Expéditeur) aura la même disposition, le même texte et les mêmes hachures que spécifiés à l'Annexe 'B';

3.2 le Feuillet No. 4 (Reçu de Livraison) aura la même disposition, le même texte et les mêmes hachures que spécifiés à l'Annexe 'C';

3.3 l'Original No. 1 (pour le Transporteur Emetteur) et l'Original No. 2 (pour le Destinataire) auront la même disposition, le même texte et les mêmes hachures que spécifiés à l'Annexe 'D';

3.4 toutes les autres copies auront la même disposition, le même texte et les mêmes hachures que spécifiés à l'Annexe 'E';

3.5 la lettre de transport aérien de la compagnie aérienne consistera en un jeu de huit feuillets au minimum, annotés dans l'ordre indiqué ci-dessous. La couleur est facultative et les transporteurs aériens accepteront toutes les lettres de transport aérien, qu'elles soient de couleur ou non.

Titre	Couleur
Original No. 3 (pour l'Expéditeur)	Bleu
Feuillet No. 8 (pour l'Agent)	Blanc
Original No. 1 (pour le Transporteur Emetteur)	Vert
Original 2 (pour le Destinataire)	Rose
Feuillet No. 4 (reçu de Livraison)	Jaune
Feuillet No. 5 (exemplaire supplémentaire)	Blanc
Feuillet No. 6 (exemplaire supplémentaire)	Blanc
Feuillet No. 7 (exemplaire supplémentaire)	Blanc

S'il s'agit de feuillets colorés, le papier du feuillet sera soit coloré, soit blanc avec le texte imprimé dans la couleur appropriée, tel qu'il est fait référence ci-dessus;

3.6 un maximum de cinq feuillets supplémentaires ayant la même disposition, le même texte et les mêmes hachures que prévus à l'Annexe 'E' pourront être inclus dans la lettre de transport aérien. Ces feuillets devront être imprimés sur papier blanc, annotés 'copie XX' (copie supplémentaire pour le Transporteur), XX indiquant le numéro du feuillet de la LTA, et pourront être insérés dans la lettre de transport aérien à la suite de l'Original No. 1 (pour le Transporteur Emetteur).

3.7 nonobstant les dispositions des alinéas 3.5 et 3.6 cidessus, lorsqu'un transporteur utilise un système automatisé pour l'émission de la lettre de transport aérien :

3.7.1 la LTA consistera obligatoirement en un jeu comprenant au moins les trois exemplaires originaux;

3.7.2 d'autres exemplaires de la LTA pourront être émis par des moyens automatisés soit à l'origine, soit en route ou à destination, selon les nécessités;

3.7.3 En cas de transfert intertransporteur :

3.7.3.1 S'il n'est pas possible d'échanger le dossier d'une expédition, un minimum de cinq exemplaires de la lettre de transport aérien, dont l'« original No. 2 (pour le Destinataire) » et le « feuillet No. 4 (Reçu de Livraison) », doivent être remis à la compagnie aérienne assurant la suite du transport.

3.7.3.2 S'il est possible d'échanger le dossier d'une expédition, il n'est pas nécessaire de fournir des exemplaires de la lettre de transport aérien à la compagnie aérienne assurant la suite du transport. Toutefois, les compagnies aérienne en cause doivent convenir de se conformer aux dispositions de la Résolution 600f.

4. DESCRIPTION DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN NEUTRE

La lettre de transport aérien neutre sera imprimée comme indiqué ci-après :

4.1 L'Original No. 3 (pour l'Expéditeur) aura la même disposition, le même texte et les mêmes hachures que spécifiés à l'Annexe 'B';

4.2 Le Feuillet No. 4 (Reçu de Livraison) aura la même disposition, le même texte et les mêmes hachures que spécifiés à l'Annexe 'C';

4.3 L'Original No. 1 (pour le Transporteur Emetteur) aura la même disposition, le même texte et les mêmes hachures que spécifiés à l'Annexe 'D';

4.4 Tous les autres feuillets auront la même disposition, le même texte et les mêmes hachures que spécifiés à l'Annexe 'E';

4.5 La lettre de transport aérien consistera soit en un jeu d'au moins huit feuillets, selon l'ordre, et annotés tels que décrits à l'alinéa 4.5.1; soit en deux jeux d'au moins quatre feuillets chacun, selon l'ordre, et annotés tels que décrits à l'alinéa 4.5.2. Le choix de feuillets colorés est facultatif. Si s'agit de feuillets colorés, le papier du feuillet sera soit coloré, soit blanc avec le texte imprimé dans la couleur appropriée, tel qu'il est fait référence ci-dessus;

4.5.1 un jeu de huit feuillets :

Titre	Couleur
Original No. 3 (pour l'Expéditeur)	Bleu
Feuillet No. 8 (pour l'Agent)	Blanc
Original No. 1 (pour le Transporteur Emetteur)	Vert
Original No. 2 (pour le Destinataire)	Rose
Feuillet No. 4 (reçu de Livraison)	Jaune
Feuillet No. 5 (exemplaire supplémentaire)	Blanc
Feuillet No. 6 (exemplaire supplémentaire)	Blanc
Feuillet No. 7 (exemplaire supplémentaire)	Blanc

4.5.2 deux jeux de quatre feuillets chacun :

Premier jeu :

Titre	Couleur
Original 3 (pour l'Expéditeur)	Bleu
Feuillet 8 (pour l'Agent)	Blanc
Original 1 (pour Transporteur Emetteur)	Vert
Feuillet 7 (f. suppl. pour le Transporteur)	Blanc

Deuxième jeu :

Titre	Couleur
Original 2 (pour le Destinataire)	Rose
Feuillet 4 (reçu de Livraison)	Jaune
Feuillet 5 (exemplaire supplémentaire)	Blanc
Feuillet 6 (exemplaire supplémentaire)	Blanc

4.6 le papier et le papier carbone, le cas échéant, seront de bonne qualité afin d'avoir des copies bien lisibles;

4.7 les jeux de lettres de transport aérien neutres seront assemblés ou liés de façon à ce que :

4.7.1 ils ne puissent pas se séparer lors des diverses manipulations; et

4.7.2 les feuillets se détachent facilement, sans que la page restante se déchire lors du retrait d'une partie des feuillets.

5. DESCRIPTION DU RECTO DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

5.1 Outre les informations contenues dans les Annexes 'B' à 'E', les particularités suivantes devront figurer au recto de la lettre de transport aérien :

5.1.1 le numéro de la lettre de transport aérien dans l'angle supérieur gauche, dans l'angle supérieur droit et dans l'angle inférieur droit de tous les feuillets de la lettre de transport aérien, comme indiqué à l'Annexe 'A';

5.1.2 ce numéro comprendra le code IATA de compagnie à 3 chiffres du transporteur émetteur suivi d'un numéro de série de huit chiffres incluant un numéro de contrôle placé à l'extrême droite;

5.1.3 le numéro de contrôle s'obtiendra en utilisant le système de module à 7 chiffres non pondéré;

5.1.4 le numéro de série sera de la même grandeur, du même type et dans les mêmes caractères gras que ceux du code de la compagnie aérienne;

5.1.5 un tiret de séparation placé entre le code du transporteur et le numéro de série sera utilisé pour le numéro figurant dans l'angle supérieur droit et dans l'angle inférieur droit;

5.1.6 dans la case 'Certificat/Déclaration de l'Expéditeur', la partie de la déclaration relative à la Réglementation pour les Marchandises Dangereuses sera imprimée en caractères gras à partir des mots 'dans la mesure où …'.

5.2 En plus des informations contenues dans les Annexes 'B' à 'E', les détails suivants peuvent également être indiqués, selon le désir du transporteur :

5.2.1 un espace peut être inséré dans le numéro de série de la lettre de transport aérien entre le 4ème et le 5ème chiffre;

5.2.2 l'emblème du transporteur peut être imprimé dans la case 'Nom et adresse';

5.2.3 la note faisant référence aux Conditions du Contrat du transporteur pourra figurer sur tous les feuillets qui ne sont pas des originaux, à l'exception du feuillet No. 4 (Reçu de Livraison);

5.2.4 l'espace situé dans la case au-dessous de la référence aux Conditions du Contrat du transporteur, pourra également servir à l'impression d'autres informations pertinentes, selon les exigences gouvernementales à respecter;

5.2.5 les cases 'Vol/Date' et 'Réservé au Transporteur' pourront être sans titre;

5.2.6 les mots 'Notifier également' pourront être imprimés à la suite du titre de la case 'Information comptable' (applicable uniquement à des transports internes);

5.2.7 la case 'Montant de l'assurance' et la case de clause annexe 'Assurance' pourront être hachurées et sans titre ou impression de la clause;

5.2.8 une case intitulée 'TC' (du mot anglais Transaction Correction) pourra être prévue dans l'angle droit, à la droite de la case relative à la clause 'Assurance'. Les dimensions de cette case ne devront pas dépasser l'espace de deux caractères;

5.2.9 la case 'Renseignements pour le traitement de l'expédition' pourra comprendre des soustitres (cinq au maximum); une case intitulée 'SCI' (de l'anglais Special Customs Information), dont les dimensions seront de 8 mm × 30 mm (0,3149 pouce × 1,1811 pouce), sera insérée dans le coin inférieur droit de cette case (l'insertion de cette case est obligatoire);

5.2.10 lorsque la lettre de transport aérien est émise aux Etats-Unis, la déclaration 'Transport de ces marchandises autorisé par les Etats-Unis à destination de ..... Tout acheminement contrevenant à la loi des Etats-Unis est interdit' (These commodities licensed by U.S. for ultimate destination ..... Diversion contrary to U.S. Law Prohibited) pourra être imprimée dans la case 'Information de traitement';

5.2.11 le libellé des taxes/droits fréquemment imposés pourra être imprimé sur les deux premières lignes de la case 'Autres Débours';

5.2.12 les cases 'Taxe' pourront être hachurées et sans titre;

5.2.13 les cases hachurées au-dessous de celles intitulées 'Total des autres débours dus au transporteur' pourront être utilisées pour y insérer les débours relatifs à des services spéciaux qui ont été fournis;

5.2.14 la(les) langue(s) ou une mention pourront être imprimées au bas de la LTA, indiquant qu'une traduction de la lettre de transport aérien peut être obtenue dans une autre langue, et où il est possible de se la procurer;

5.2.15 un code barre sera, le cas échéant, imprimé selon la pratique recommandée n° 1600t et devra figurer dans au moins un des endroits illustrés à l'Appendice 'F'.

Exception : *Dans le cas des lettres de transport aérien produites sur du papier de format commercial américain, le coin inférieur droit ne peut s'appliquer étant donné le peu de place disponible;*

5.2.16 les trois cases « Données facultatives concernant l'expédition » pourront être hachurées et ne pas comporter d'en-tête. Il n'est pas obligatoire de les remplir;

5.2.17 aucune autre mention ne pourra être imprimée ou surimprimée sur la lettre de transport aérien.

6. DESCRIPTION DU RECTO DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN NEUTRE

6.1 En plus des informations contenues dans les Annexes ‘A’ à ‘E’ :

6.1.1 dans la case ‘Déclaration de l'Expéditeur’, la partie de la déclaration relative à la Réglementation pour le Transport des Marchandises Dangereuses sera imprimée en caractères gras à partir des mots ‘dans la mesure où …’;

6.1.2 les références de l'imprimeur seront imprimées dans l'angle inférieur gauche sur tous les feuillets de la lettre de transport aérien neutre, dans l'ordre suivant :

6.1.2.1 le nom de l'imprimeur,

6.1.2.2 le numéro de référence de l'impression,

6.1.2.3 la date de l'impression;

6.1.3 le contenu des cases suivantes de la lettre de transport aérien neutre pourra être imprimé :

6.1.3.1 case ‘Agent du transporteur émetteur, nom et ville’ : le nom et la ville de l'agent du transporteur émetteur;

6.1.3.2 case ‘Code Agent IATA’ : le numéro du code IATA de l'Agent;

6.1.3.3 case ‘Signature de l'Expéditeur ou de son agent’ : nom de l'agent.

6.2 Aucune information supplémentaire ne pourra être imprimée et/ou surimprimée sur la lettre de transport aérien neutre.

7. DESCRIPTION DU VERSO DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN NEUTRE ET DE CELLE DU TRANSPORTEUR

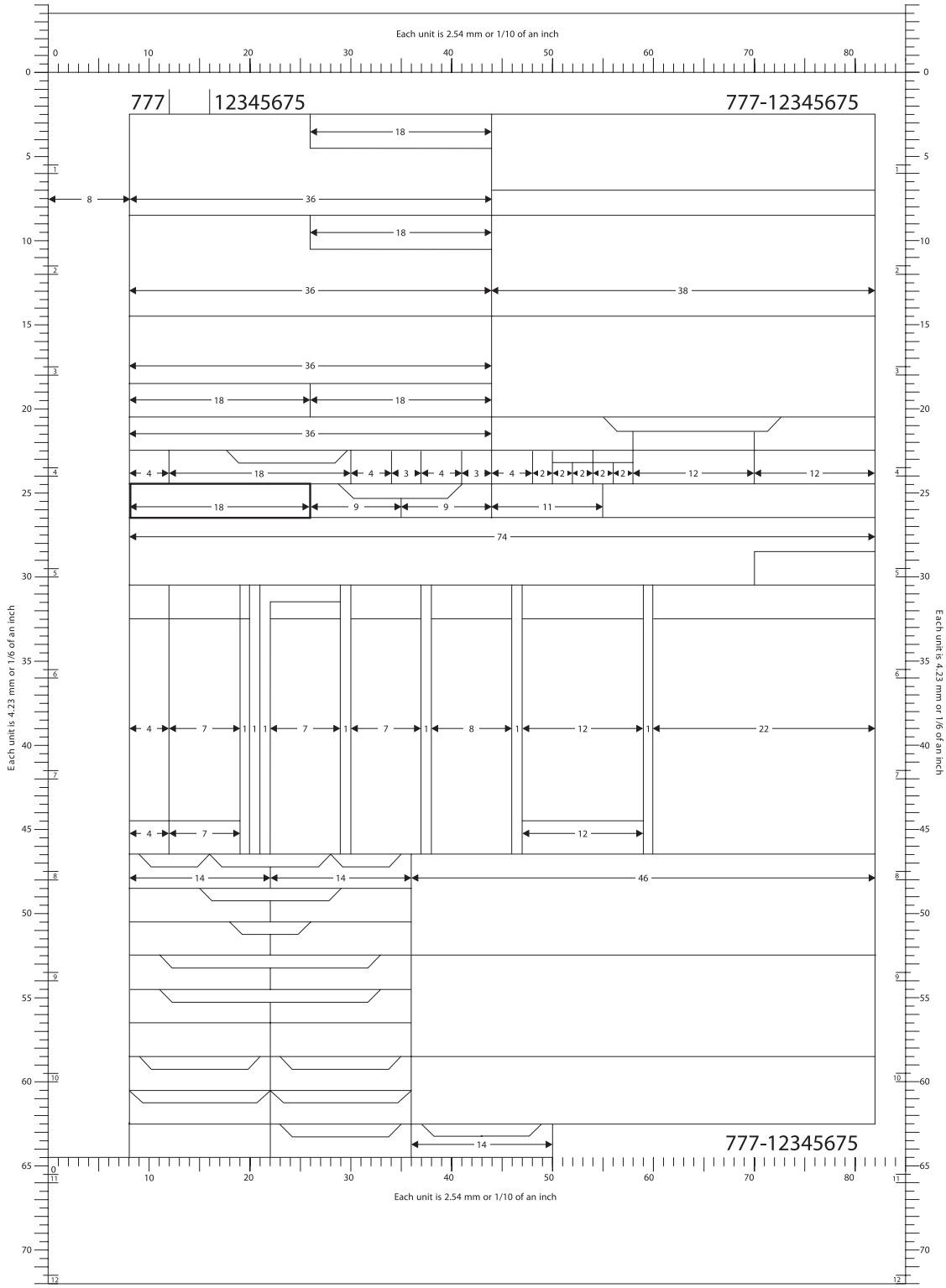
7.1 Les Conditions du contrat IATA actuellement en vigueur seront imprimées sur un minimum de trois exemplaires originaux de la lettre de transport aérien d'exploitant aérien et neutre.

7.2 Les Conditions du Contrat pour transports internes, séparément des Conditions du Contrat présentement en vigueur, pourront être imprimées au verso de la lettre de transport aérien si le transporteur le désire.

RÉSOLUTION 600a

Annexe ‘A’

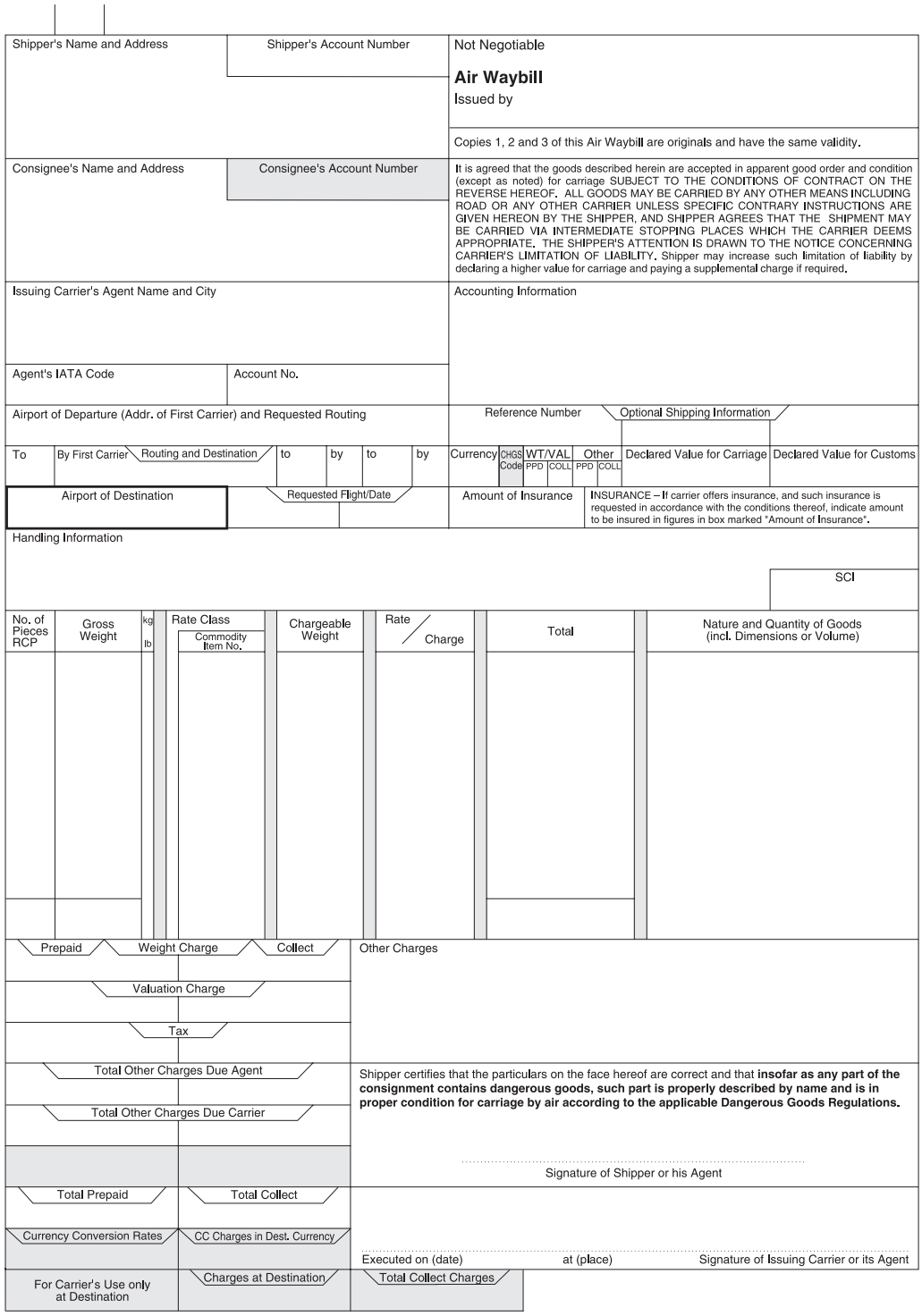
Appendice ‘A’



RÉSOLUTION 600a

Annexe ‘A’

Appendice ‘B’

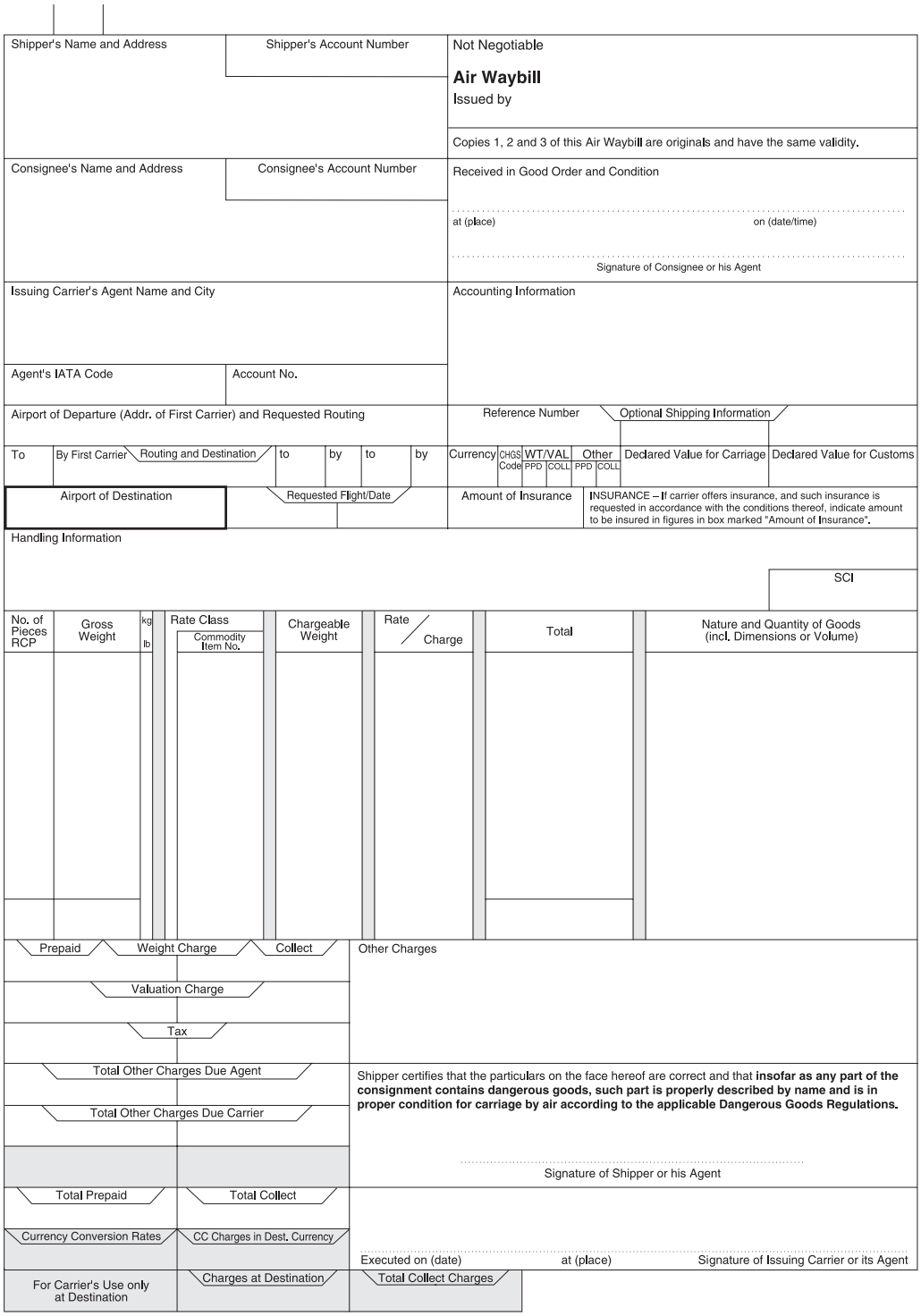


ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

RÉSOLUTION 600a

Annexe 'A'

Appendice 'C'

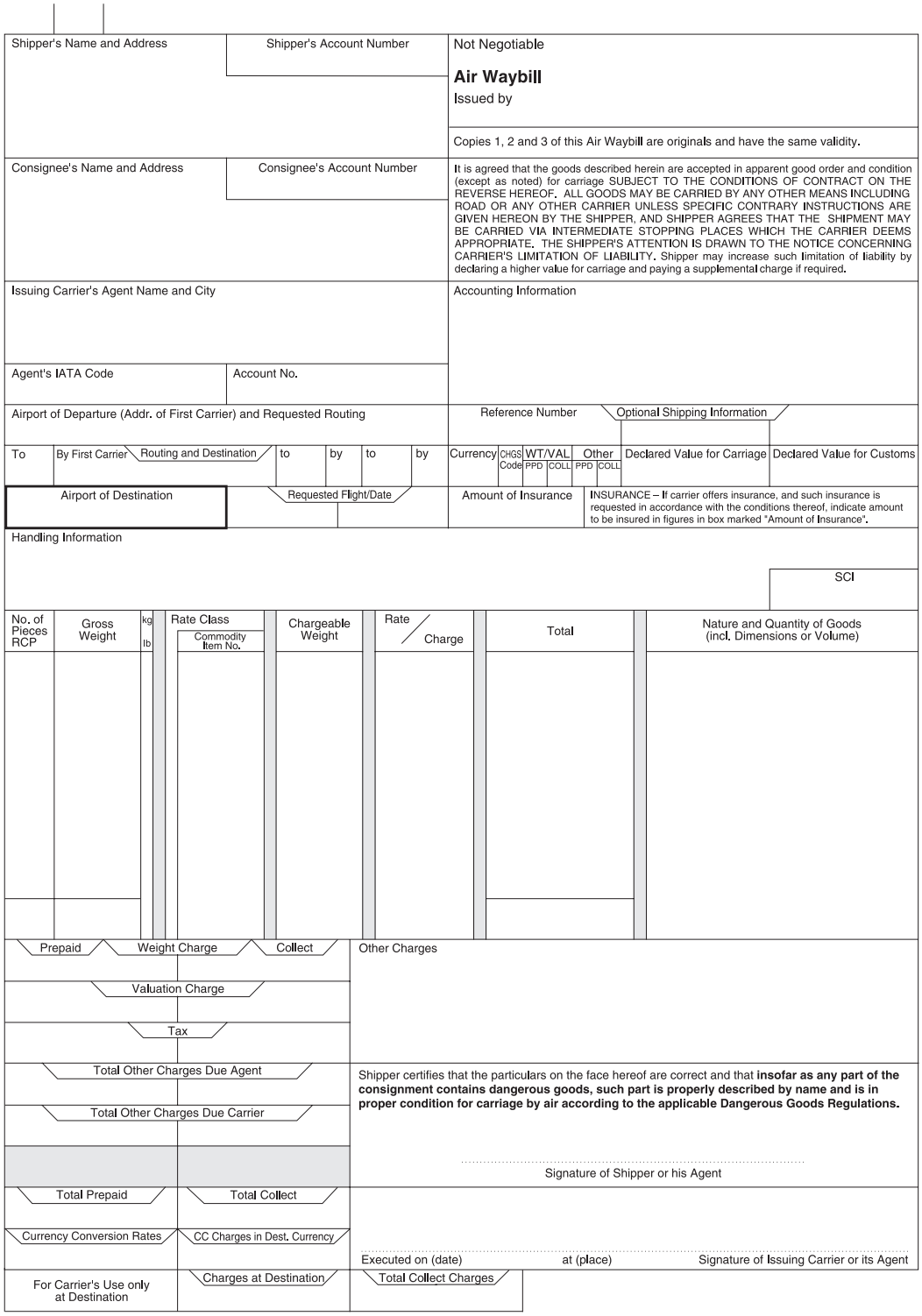


COPY 4 (DELIVERY RECEIPT)

RÉSOLUTION 600a

Annexe ‘A’

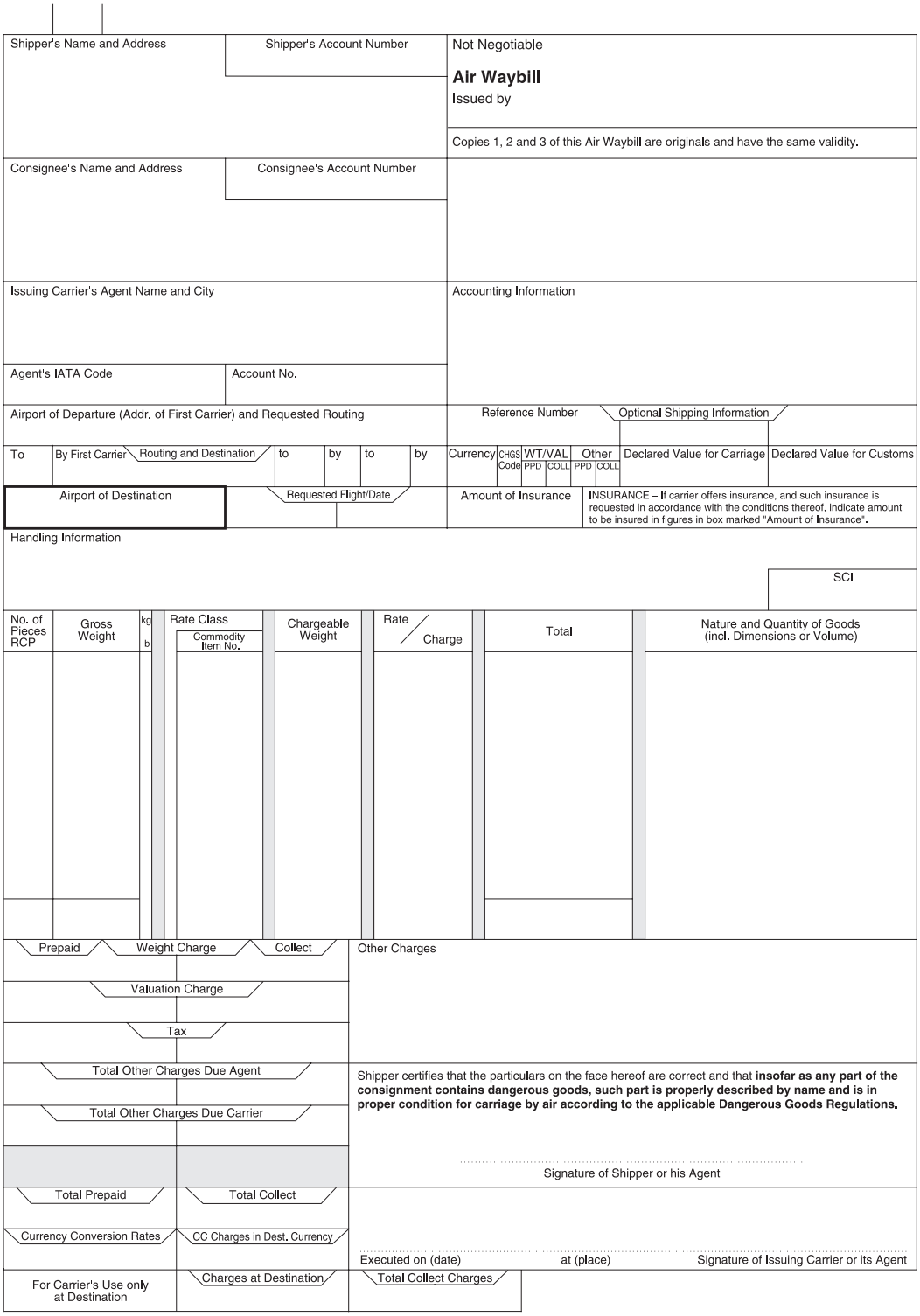
Appendice ‘D’



RÉSOLUTION 600a

Annexe 'A'

Appendice 'E'



RÉSOLUTION 600a

Annexe ‘A’

Appendice ‘F/1’

Shipper's Name and Address	Shipper's Account Number	Not Negotiable **Air Waybill** Issued by
		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.
Consignee's Name and Address	Consignee's Account Number	It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information

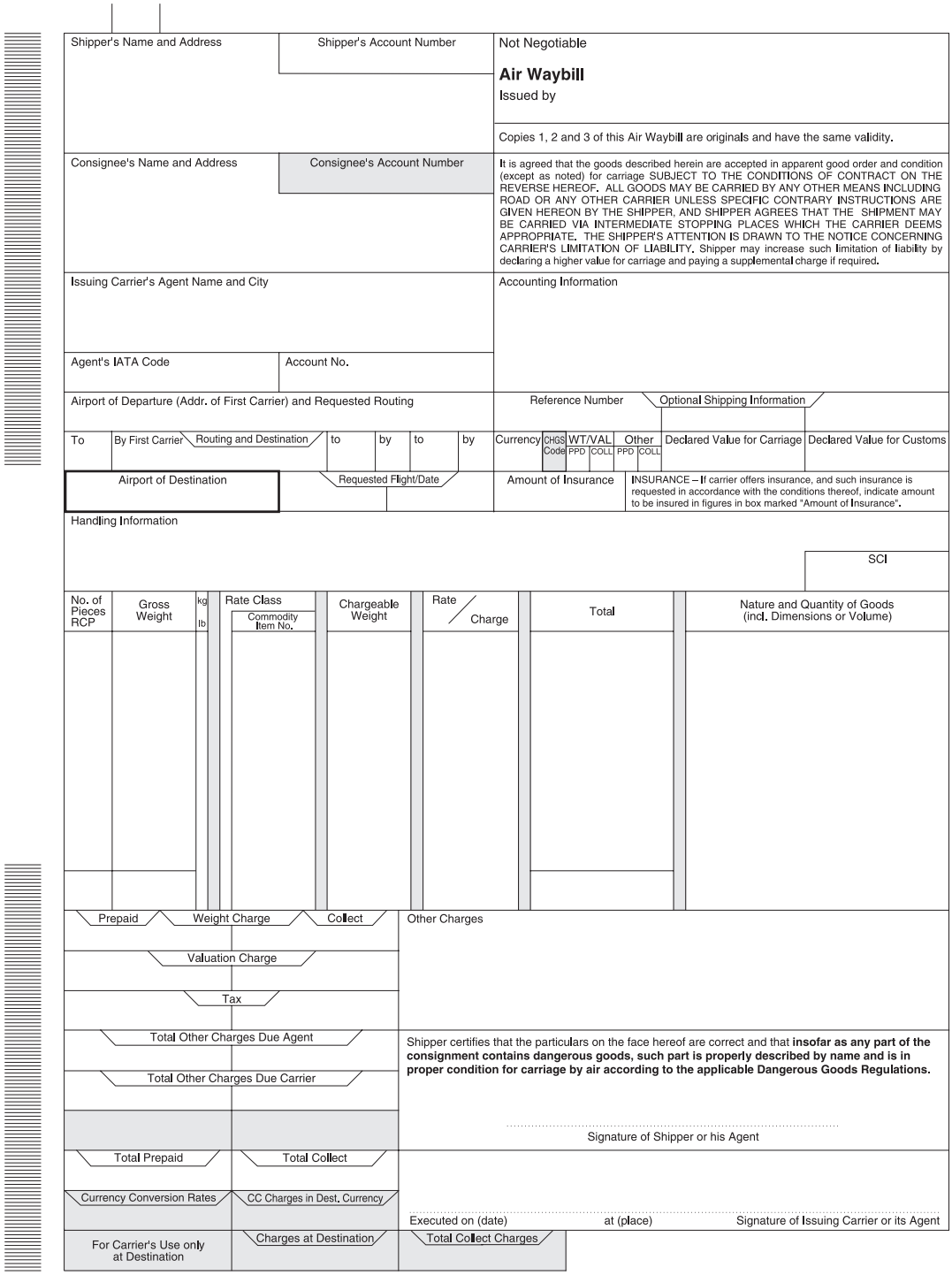
Shipper's Name and Address	Shipper's Account Number	Not Negotiable **Air Waybill** Issued by
		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.
Consignee's Name and Address	Consignee's Account Number	It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information

Shipper's Name and Address	Shipper's Account Number	Not Negotiable **Air Waybill** Issued by
		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.
Consignee's Name and Address	Consignee's Account Number	It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information

RÉSOLUTION 600a

Annexe 'A'

Appendice 'F/2'

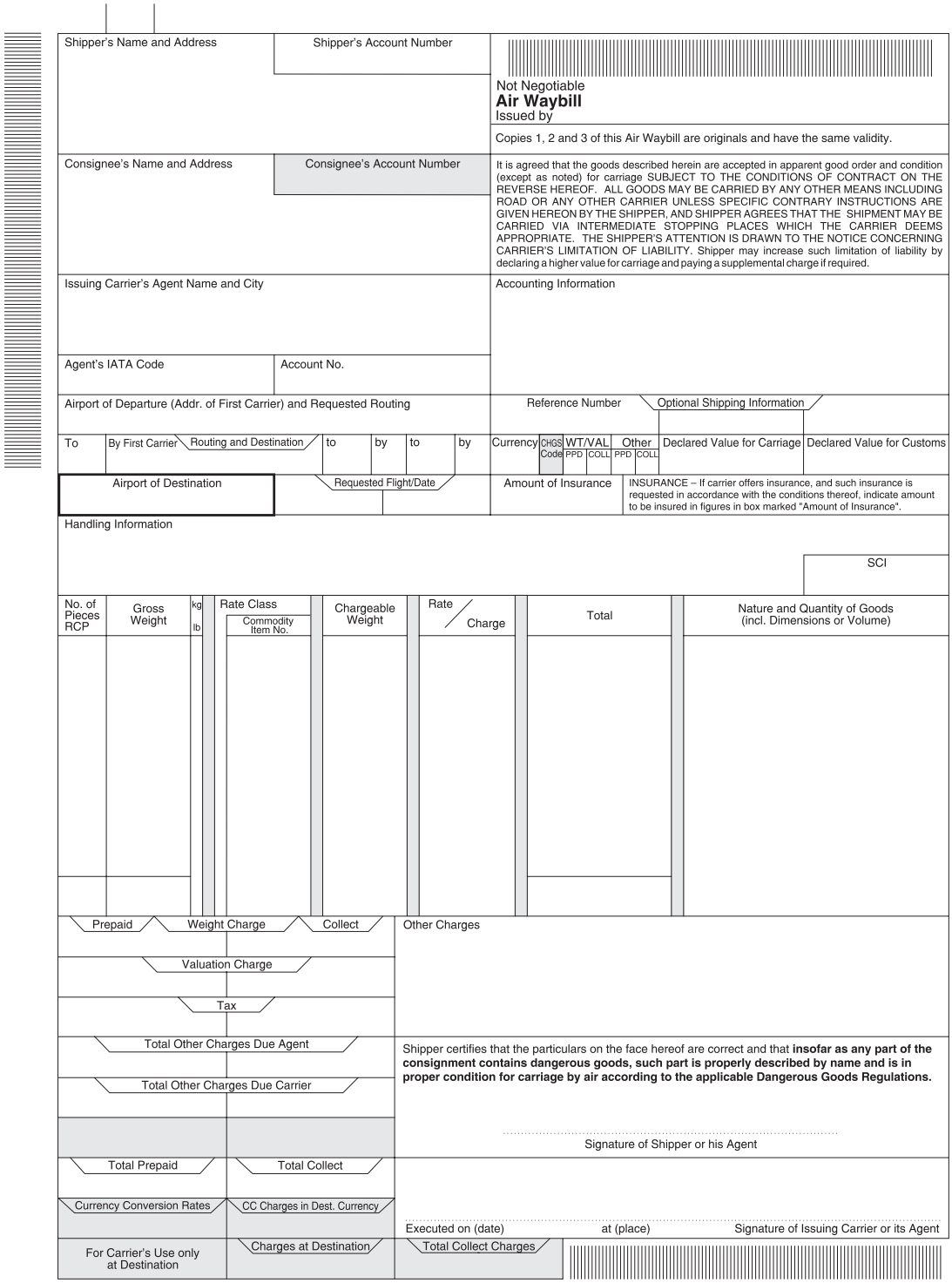


ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

RÉSOLUTION 600a

Annexe ‘A’

Appendice ‘F’



ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

RÉSOLUTION 600a

Annexe 'B'

ÉTABLISSEMENT, RÉPARTITION ET TRANSMISSION DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 La lettre de transport aérien est un document qui peut être dénommé 'lettre de transport aérien d'une compagnie aérienne', avec l'identification du transporteur émetteur préimprimée, ou 'lettre de transport aérien neutre', sans aucune identification imprimée du transporteur émetteur, sous quelque forme que ce soit, et utilisée par toute partie autre qu'un transporteur aérien.

1.2 Le transporteur émetteur ou son agent veillera à ce que toutes les indications nécessaires soient portées sur la lettre de transport aérien lors de son établissement.

1.2.1 Tous les changements (y compris les adjonctions) aux renseignements figurant ou requis dans la lettre de transport aérien, effectués par un transporteur participant au transport après l'émission initiale, seront portés sur tous les exemplaires restants de la lettre de transport aérien avec la mention du transporteur effectuant ces changements. La mention du transporteur sera portée à proximité immédiate du(des) changement(s) en ayant soin toutefois de ne pas oblitérer les autres indications. Cette mention comprendra le nom ou l'indicatif officiel IATA du transporteur avec le code IATA de l'aéroport ou de la ville où est effectué le changement. Les modifications relatives à des montants seront en conformité avec la Résolution 612.

1.3 Lorsqu'une expédition est retournée pour cause de non-livraison, la nouvelle lettre de transport aérien pour le transport de retour fera mention :

1.3.1 du numéro de la LTA originale à insérer dans la case 'Informations comptables' (Accounting Information);

1.3.2 de tous les frais qui auraient dû être encaissés auprès du destinataire original mais qui n'ont pu l'être et qui devront être insérés dans la case 'Frais annexes' (Other Charges). Le total sera porté dans la case Total des frais annexes dus au transporteur' (Total Other Charges Due Carrier) dans la colonne 'Port dû' (Collect).

1.4 Le transporteur émetteur ne devra pas insérer, ou permettre d'insérer, dans la lettre de transport aérien des instructions selon lesquelles les débours devant être encaissés auprès du destinataire devront l'être auprès de toute personne autre que le destinataire. Toutefois, le paiement de ces débours au tranporteur à qui ils sont dus pourra être effectué par une tierce personne pour le compte du destinataire.

1.5 Dans le cas d'une lettre de transport aérien neutre, la personne qui émettra ce document pour le compte du tranporteur émetteur devra en premier lieu s'assurer que l'utilisation de cette lettre de transport aérien neutre a été autorisée par le transporteur émetteur.

2. ÉTABLISSEMENT DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

Les cases figurant sur le recto de la lettre de transport aérien seront remplies de façon correcte. Consulter le manuel intitulé 'IATA Air Waybill Handbook' (Annexe 'B', Appendice 'C') publié séparément.

Les cases hachurées et comportant un titre seront uniquement utilisées par le transporteur.

Les cases hachurées mais sans titre ne devront pas être utilisées.

Les numéros encerclés à la droite des titres ainsi que tout chiffre cité entre parenthèses dans le texte ci-après, correspondent aux numéros des cases du spécimen de la lettre de transport aérien figurant à l'Annexe 'A'.

2.1 Numéro de la lettre de transport aérien

Lorsqu'il n'est pas préimprimé, inscrire dans l'angle supérieur gauche, dans l'angle supérieur droit et dans l'angle inférieur droit le numéro de la lettre de transport aérien fournie par le transporteur émetteur. Le numéro de la lettre de transport aérien devra être d'une dimension suffisante pour qu'il soit lisible et il sera composé de :

2.1.1 Numéro de code de la compagnie aérienne (1A)

Inscrire le code IATA de compagnie à trois chiffres du transporteur émetteur.

2.1.2 Tiret de séparation

Insérer un tiret de séparation entre les cases 1A et 1B, mais ceci uniquement dans l'angle supérieur droit et dans l'angle inférieur droit.

2.1.3 Numéro de série (1B)

2.1.3.1 Inscrire un numéro de série de huit chiffres, comprenant un numéro de contrôle placé à l'extrême droite.

2.1.3.2 ce numéro de contrôle s'obtiendra en utilisant le système de module à 7 chiffres non pondéré.

2.1.3.3 Un espace pourra être réservé dans le numéro de série entre le quatrième et le cinquième chiffre.

2.2 Aéroport de départ (1)

Inscrire le code IATA à trois lettres de l'aéroport de départ (ou de la ville si le nom de l'aéroport n'est pas connu); ce code devra correspondre aux informations figurant à l'alinéa 2.9.1.1.

2.3 Nom et adresse du transporteur (1C)

S'ils ne sont pas préimprimés, inscrire le nom et l'adresse du siège social du transporteur émetteur correspondant à

son numéro de code, tel qu'indiqué à l'alinéa 2.1.1, conformément aux instructions du transporteur émetteur.

2.4 Référence aux originaux (1D)

Cette case sera laissée en blanc.

2.5 Référence aux conditions (1E) du contrat

Cette case ne sera pas remplie, sauf si le transporteur émetteur décide de l'utiliser.

2.6 Expéditeur

2.6.1 Nom et adresse de l'expéditeur (2)

2.6.1.1 Inscrire le nom, l'adresse et le pays (ou le code à deux lettres du pays) de l'expéditeur.

2.6.1.2 Inscrire ci-après un ou plusieurs moyens de communication (téléphone, télex ou télécopie) avec leurs numéros respectifs.

2.6.2 Numéro de compte de l'Expéditeur (3)

Cette case ne sera pas remplie, sauf si le transporteur émetteur décide de l'utiliser.

2.7 Destinataire

2.7.1 Nom et adresse du destinataire (4)

2.7.1.1 Inscrire le nom, l'adresse, et le pays (ou le code à deux lettres du pays) du destinataire.

2.7.1.2 Inscrire ci-après un ou plusieurs moyens de communication (téléphone, télex ou télécopie) avec leurs numéros respectifs.

2.7.2 Numéro de compte du destinataire pour le seul usage du transporteur (5)

Cette case ne sera pas remplie, sauf si le transporteur émetteur décide de l'utiliser.

2.8 Agent du transporteur émetteur

2.8.1 Nom et ville (6)

2.8.1.1 S'ils ne sont pas préimprimés, inscrire le nom et le lieu (aéroport ou ville) de l'Agent de Fret IATA ayant droit à la commission.

2.8.1.2 Lorsque la commission est payable à un Agent de Fret IATA dans le pays de destination conformément à la Réglementation des Agences de Fret, inscrire le nom et le lieu (aéroport ou ville) de cet Agent, précédés de l'indication 'Agent sujet à commission'.

2.8.2 Code IATA (7)

S'il n'est pas préimprimé, inscrire comme suit le code IATA de l'agent spécifié à l'alinéa 2.8.1.1 :

2.8.2.1 dans les zones non-CASS, insérer le code IATA à 7 chiffres;

2.8.2.2 dans les zones CASS, insérer le code IATA à 7 chiffres qui sera suivi du code adresse CASS à trois chiffres et un numéro de contrôle. Ce dernier s'obtiendra en utilisant le système de module à 7 chiffres non pondéré.

2.8.3 Numéro de compte (8)

Cette case ne sera pas remplie, sauf si le transporteur émetteur décide de l'utiliser.

2.9 Itinéraire

2.9.1 Aéroport de départ (Adresse du premier transporteur) et itinéraire demandé (9)

2.9.1.1 Inscrire en premier le nom de l'aéroport de départ qui devra correspondre à l'information indiquée à l'alinéa 2.2.

2.9.1.2 Inscrire tout itinéraire demandé.

2.9.2 Itinéraire et destination

2.9.2.1 A (par le premier transporteur) (11A)

Inscrire le code IATA à 3 lettres de l'aéroport de destination ou du premier point de transfert (ou de la ville lorsque l'aéroport n'est pas connu et que la ville est desservie par plus d'un aéroport).

2.9.2.2 Par le premier transporteur (11B)

Inscrire le nom du premier transporteur (soit le nom complet ou le code IATA à 2 caractères).

2.9.2.3 A (par le deuxième transporteur) (11C)

Inscrire le code IATA à 3 lettres de l'aéroport de destination ou du deuxième point de transfert (ou de la ville lorsque l'aéroport n'est pas connu et que la ville est desservie par plus d'un aéroport).

2.9.2.4 Par (le deuxième transporteur) (11D)

Inscrire le code IATA à 2 caractères du deuxième transporteur.

2.9.2.5 A (par le troisième transporteur) (11E)

Inscrire le code IATA à 3 lettres de l'aéroport de destination ou du troisième point de transfert (ou de la ville lorsque l'aéroport n'est pas connu et que la ville est desservie par plus d'un aéroport).

2.9.2.6 Par (le troisième transporteur) (11F)

Inscrire le code IATA à 2 caractères du troisième transporteur.

2.9.3 Aéroport de destination (18)

Inscrire l'aéroport de destination du dernier transporteur (ou de la ville lorsque l'aéroport n'est pas connu et que la ville est desservie par plus d'un aéroport).

2.9.4 Vol/Date Requis (19A) et (19B) pour le seul usage du transporteur

Ces cases sont à remplir par le transpor-teur/ agent/expéditeur procédant à la la réservation.

2.10 Renseignements comptables (10)

Inscrire uniquement les renseignements comptables requis par les transporteurs participants, tels que :

2.10.1 paiement au comptant ou par chèque;

2.10.2 paiement au moyen d'un MCO (de l'anglais Miscellaneous Charges Order) qui sera uniquement accepté pour l'expédition de bagages en fret. Le numéro du MCO ainsique la valeur du coupon d'échange dans la même monnaie que la lettre de transport aérien seront inscrits. Ces informations seront suivies, si nécessaire, du montant déduit du coupon du MCO et, en tous les cas, du numéro du billet du passager ainsi que du numéro de vol, de la date de ce vol et de l'itinéraire emprunté;

2.10.3 paiement au moyen d'un G.B.L. (de l'anglais : Government Bill of Lading) – inscrire le numéro du G.B.L.;

2.10.4 lorsqu'une expédition est retournée en raison de non-livraison, le numéro de la LTA établie à l'origine devra figurer sur la nouvelle LTA établie pour le transport du retour;

2.10.5 le numéro de référence de l'expéditeur tel qu'indiqué par l'expéditeur ou son agent.

2.10.6 Paiement par carte de crédit/le numéro de la carte de crédit doit être précisé.

2.10.7 Les mots 'Notifier également' pourront être imprimés à la suite du titre de la case 'Information comptable' (applicable uniquement à des transports internes).

2.11 Monnaie (12)

2.11.1 Inscrire le code monétaire ISO (OIN) à trois lettres correspondant au pays d'origine selon les tarifs applicables.

2.11.2 Inscrire tous les montants figurant sur la LTA, à l'exception de ceux portés dans la case 'Port et frais dus, dans la monnaie du pays de destination' cases (33A) à (33D) dans la monnaie spécifiée à l'alinéa 2.11.1.

2.12 Codes de taxation — (13) Pour le seul usage du transporteur

Lorsqu'une lettre de transport aérien transmise par voie électronique, remplir cette case en utilisant l'un des codes suivants :

CA — Crédit partiel port dû – Port payé partiel (Partial Collect Credit – Partial Prepaid Cash)

CB — Crédit partiel port dû – Crédit partiel port payé (Partial Collect Credit – Partial Prepaid Credit)

CC — Tous frais port dû (Ail charges collect)

CE — Port dû payable partiellement par carte de crédit – port payé partiellement au comptant (Partial collect credit card – partial prepaid cash)

CG — Tous frais port dû par GBL (All Charges collect by GBL)

CH — Port dû payable partiellement par carte de crédit – crédit partiel port payé (Partial collect credit card – partial prepaid credit)

CP — Paiement au comptant à encaisser à destination (Destination collect cash)

CX — Paiement au crédit à encaisser à destination (Destination collect credit)

CZ — Tous frais port dû par carte de crédit (Ail charges collect by credit card)

NC — Sans frais (No charge)

NG — Sans frais au poids – autres frais port payé par GBL (other charges prepaid by GBL)

NP — Sans frais au poids – autres frais port payé au comptant (other charges prepaid cash)

NT — Sans frais au poids – autres frais port dû (other charges collect)

NX — Sans frais au poids – autres frais port payé au crédit (other charges prepaid credit)

NZ — Sans frais au poids – autres frais port payé par carte de crédit (other charges prepaid by credit card)

PC — Port payé partiellement au comptant – Port dû partiellement au comptant (Part prepaid cash – Part collect cash)

PD — Port payé partiellement à crédit – Port dû partiellement au comptant (Part prepaid credit – Part Collect cash)

PE — Port payé partiellement par carte de crédit – port dû partiellement au comptant (Partial prepaid credit card – partial collect cash)

PF — Port payé partiellement par carte de crédit – port dû payé partiellement par carte de crédit (Partial prepaid credit card – partial collect credit card)

PG — Tous frais port payé par GBL (All charges prepaid by GBL)

PH — Port payé partiellement par carte de crédit – crédit partiel port dû (Partial prepaid credit card – partial collect credit)

PP — Tous frais port payé au comptant (All charges prepaid cash)

PX — Tous frais port payé à crédit (Ail charges prepaid credit)

PZ — Tous frais port payé par carte de crédit (all charges prepaid by credit card)

2.13 Frais

2.13.1 Taxation au poids/(14A) et (14B) la valeur

2.13.1.1 L'expéditeur ou l'agent devra porter la mention 'X' dans les cases (14A) ou (14B).

2.13.1.2 Les montants des taxations insérés dans les cases (24A), (25A) ou (24B), (25B), seront réglés soit intégralement en port payé, soit intégralement en port dû.

2.13.2 Frais annexes à l'origine (15A) et (15B)

2.13.2.1 L'expéditeur ou l'agent devra porter la mention 'X' dans les cases (15A) ou (15B).

2.13.2.2 Les frais annexes insérés dans les cases (27A), (si applicable), (28A) ou (27B), (28B), seront réglés soit intégralement en port payé, soit intégralement en port dû.

2.13.3 Si les renseignements indiqués tels que requis aux alinéas 2.13.1 et 2.13.2 sont en contradiction avec ceux requis aux alinéas 2.20 et 2.21, ce sont ces derniers qui feront foi.

2.14 Valeur déclarée pour (16) le transport

2.14.1 Inscrire la valeur déclarée pour le transport, telle que spécifiée par l'expéditeur.

2.14.2 Lorsque la déclaration 'Pas de valeur déclarée' est admise, porter le code 'NVD' (de l'anglais No Value Declared).

2.15 Valeur déclarée pour la douane (17)

L'expéditeur ou l'agent pourra déclarer et inscrire une valeur pour la douane qui pourra être NCV (de l'anglais No Customs Value), ou laisser la case en blanc.

2.16 Montant de l'assurance (20)

2.16.1 Lorsque la case n'est pas hachurée et uniquement si le transporteur émetteur offre ce service, inscrire le montant assuré.

2.16.2 Lorsque la case n'est pas hachurée et que le service n'est pas offert par le transporteur émetteur ou qu'aucune assurance n'est requise par l'expéditeur, inscrire la mention 'XXX'.

2.16.3 Case Clause 'Assurance' (20A)

2.17 Renseignements pour (21) le traitement de l'expédition

Inscrire uniquement des informations claires et concises telles que requises par les transporteurs participants.

2.17.1 Dans le cas des marchandises dangereuses où une déclaration de l'expédition est requise, porter la mention ‹ Marchandises dangereuses selon la déclaration ci-jointe de l'expéditeur ›, ou ‹ Marchandises dangereuses selon la DGD ci-jointe ›, et s'il y a lieu, la mention ‹ Avion cargo seulement ›, ou ‹ CAO ›.

2.17.2 Lorsqu'une expédition de marchandises non dangereuses contient des marchandises dangereuses, le nombre de colis dangereux doit être indiqué avant ou après la mention ‹ Marchandises dangereuses selon la déclaration ci-jointe de l'expéditeur › (‹ Dangerous Goods as per attached Shipper's Declaration ›) ou ‹ Marchandises dangereuses selon la DMD ci-jointe › (‹ Dangerous Goods as per attached DGD ›).

2.17.3 Inscrire les renseignements suivants pour le traitement des expéditions en utilisant, lorsque disponibles, les codes Cargo-IMP :

2.17.3.1 marques et numéros figurant sur le colis et type d'emballage;

2.17.3.2 nom, adresse, pays ou code à deux lettres du pays et un ou plusieurs moyen(s) de communication (téléphone, télex ou télécopie) avec le numéro de toute personne à aviser de l'arrivée de l'expédition, en plus du destinataire;

2.17.3.3 nom des documents devant accompagner la lettre de transport aérien, tel que le 'Certificat de l'expéditeur pour aninaux vivants';

2.17.3.4 instructions particulières de traitement éventuellement requises;

2.17.3.5 si elle n'est pas préimprimée et lorsque la lettre de transport aérien est émise aux Etats-Unis, la déclaration 'Ces marchandises, cette technologie ou ce logiciel ont été exportés des Etats-Unis conformément aux règlements sur l'exportation. Tout changement contraire à la loi américaine est interdit. (These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations…Diversion contrary to USA law prohibited');

2.17.3.6 Désignation de l'agent

Lorsque le détail d'une expédition, y compris l'information figurant sur le bordereau de groupage, doit être communiqué aux Douanes et que l'agent a décidé d'effectuer la déclaration, la mention 'Détail du bordereau de groupage transmis par :' (House Information transmitted by :) ou 'AGENT' (AGT-) est ajoutée dans la case 'Renseignements pour le traitement de l'expédition' (Handling Information) de la LTA de groupage, suivie du code d'agent approprié, p. ex. code de classement ABI ou code FIRMS pour les États-Unis.

2.17.3.7 Lorsqu'une correspondance locale à destination est requise et connue, la mention 'Correspondance locale à destination pour :' (Local transfert to :) ou 'FIRMS-' est ajoutée dans la case 'Renseignements pour le traitement de l'expédition' (Handling Information) de la LTA, suivie du code d'emplacement approprié, p. ex. code FIRMS pour les États-Unis.

2.17.3.8 SCI (Special Customs Information) (21A) Information particulière pour la douane

Lorsqu'une expédition est chargée ou rechargée à un aéroport d'un pays de l'Union européenne, le code d'origine de la douane doit être indiqué. Si tel n'est pas le cas, cette case peu servir à consigner d'autres données douanières, à concurrence de deux caractères alphanumériques.

2.18 Détails sur la (22A) à (22Z) tarification de l'expédition

Des groupes d'inscriptions distincts seront portés pour chaque catégorie de marchandises taxée séparément, chaque groupe devant figurer en début d'une nouvelle ligne; lorsqu'il y a des marchandises dangereuses, elles devront être indiquées en premier lieu.

Chaque groupe d'inscriptions sera tel que décrit à l'Annexe 'B' et comprendra les renseignements suivants :

2.18.1 Nombre de colis/RCP (22A)

2.18.1.1 Inscrire le nombre de colis se rapportant à chaque tarif applicable.

2.18.1.2 Lorsque le tarif applicable figurant à la case (22G) est le résultat d'une combinaison de tarifs, inscrire sur une ligne supplémentaire le code IATA à trois lettres du point de construction (RCP).

2.18.2 Poids brut (22B)

2.18.2.1 Inscrire le poids brut des colis pour l'inscription du tarif applicable.

2.18.2.2 Lorsque le poids de la tare est appliqué pour une unité de chargement, inscrire celui-ci en supplément sur la ligne de tarification 'X'.

2.18.3 Kg/Lb (22C)

Inscrire sur la première ligne de tarification exclusivement l'unité de poids utilisée ('K' pour kilo et 'L' pour livre);

2.18.4 Code de service (22Z)

Cette case ne sera pas remplie, sauf lorsque requis par le transporteur émetteur et en conformité avec la Pratique Recommandée 1600d.

2.18.5 Classification du tarif (22D)

Inscrire un ou plusieurs des codes suivants, selon le cas :

M — Minimum de perception (Miminum Charge)

N — Tarif normal (Normal Rate)

Q — Tarif de quantité (Quantity Rate)

B — Frais de base (facultatif) (Basic Charge)

K — Tarif par kilogramme (facultatif) (Rate per Kilogramme)

P — tarif de service international prioritaire (International Priority Service Rate)

C — Tarif spécial (Specific Commodity Rate)

R — Tarif de classification avec réduction du Tarif Normal (Class Rate Reduction)

S — Tarif de classification supérieur au Tarif Normal (Class Rate Surcharge)

U — Frais de base ou tarif unité de chargement (United Load Device basic charge or rate)

E — Tarif supplémentaire pour unité de chargement (Unit Load Device additional rate)

X — Information complémentaire pour unité dÍ chargement (Unit Load Device additional information)

Y — Réduction pour unité de chargement (Unit Load Device discount)

W — Surcharge de poids (Weight Surcharge)

2.18.6 No. d'article de la marchandise (22E)

Cette case sera remplie comme suit :

2.18.6.1 lorsqu'un tarif spécial est appliqué, inscrire sur la ligne de tarification 'C' ou 'U' le numéro d'article selon la nomenclature IATA;

2.18.6.2 lorsqu'un tarif de classification avec réduction est appliqué, inscrire le pourcentage approprié sur la ligne de tarification 'R', précédé du code de classification tarifaire auquel cette réduction s'applique (Exemple : 33% de réduction sera exprimé par la mention N67);

2.18.6.3 lorsqu'un tarif de classification avec majoration est appliqué, inscrire le pourcentage approprié sur la ligne de tarification 'S', précédé du code de classification tarifaire auquel cette majoration s'applique (Exemple : 50% de majoration sera exprimé par la mention M150);

2.18.6.4 lorsqu'un tarif est applicable à l'unité de chargement (ULD), inscrire le type de classification du tarif ULD sur la ligne de tarification 'X'.

2.18.7 Poids de taxation (22F)

2.18.7.1 Insérer le poids de chargement applicable, calculé selon les règles de tarification applicables.

2.18.7.2 Lorsqu'un tarif pour unité de chargement est applicable :

2.18.7.2(a) lorsqu'il est basé sur le ploids clé, inscrire celui-ci sur la ligne de tarification 'U';

2.18.7.2(b) lorsque le tarif est basé sur le poids clé et sur un poids supérieur au poids clé, inscrire le poids supérieur au poids clé sur la ligne de tarification 'E';

2.18.7.2(c) lorsqu'une tolérance de poids pour la tare est consentie, inscrire ce poids sur la ligne de tarification 'X';

2.18.7.2(d) lorsqu'une réduction est applicable, inscrire le poids auquel cette réduction se réfère sur la ligne de tarification 'Y';

2.18.8 Tarif (22G)

Le tarif applicable sera inscrit comme suit :

2.18.8.1 lorsqu'un montant de perception minimum est applicable, inscrire ce montant minimum sur la ligne tarification M;

2.18.8.2 lorsqu'un tarif normal est applicable, inscrire ce tarif par unité de poids sur la ligne tarification 'N';

2.18.8.3 lorsqu'un tarif est basé sur la quantité, inscrire ce tarif par unité de poids sur la ligne tarification 'Q';

2.18.8.4 lorsqu'un 'Tarif Spécial Expérimental pour l'Europe' est applicable :

2.18.8.4(a) inscrire les frais de base applicables sur la ligne de tarification 'B',

2.18.8.4(b) inscrire le tarif applicable par kilogramme sur la ligne de tarification 'K';

2.18.8.5 lorsqu'un tarif special est appliqué, inscrire ce tarif par unité de poids sur la ligne de tarification 'C';

2.18.8.6 lorsqu'un tarif avec réduction est applicable, inscrire celui-ci sur la ligne de tarification 'R';

2.18.8.7 lorsqu'un tarif avec majoration est applicable, inscrire celui-ci sur la ligne de tarification 'S';

2.18.8.8 lorsque qu'un tarif à l'unité de chargement est applicable :

2.18.8.8(a) lorsque le tarif est basé sur le poids clé ou un montant unique, inscrire ce tarif sur la ligne de tarification 'U';

2.18.8.8(b) lorsque le tarif est basé sur l'unité de poids, inscrire ce tarif sur la ligne de tarification 'U';

2.18.8.8(c) lorsque le tarif est basé sur le poids clé et sur un poids supérieur au poids clé, inscrire ce tarif supérieur au poids clé par unité de poids sur la ligne de tarification 'E';

2.18.8.8(d) lorsqu'une réduction est accordée, soit sous forme d'un montant unique ou d'un rabais par unité de poids, inscrire le montant de cette réduction sur la ligne de tarification 'Y', précédé du signe (–);

2.18.8.9 lorsqu'une surcharge de poids est applicable, celle-ci sera insérée, à chaque fois que cela est possible, à la suite immédiate de la dernière inscription sur la ligne de tarification.

2.18.8.5 lorsqu'un tarif de service international prioritaire est appliqué inscrire ce tarif par unité de poids sur laligne de tarification 'P';

2.18.8.6 lorsqu'un tarif special est appliqué, inscrire ce tarif par unité de poids sur la ligne de tarification 'C';

2.18.8.7 lorsqu'un tarif avec reduction est applicable, inscrire celui-ci sur la ligne de tarification 'R';

2.18.8.8 lorsqu'un tarif avec majoration est applicable inscrire celui-ci sur la ligne de tarification 'S';

2.18.8.9 lorsqu'un tarif à l'unité de chargement est applicable :

2.18.8.9(a) lorsque le tarif est basé sur le poids clé ou un montant unique, inscrire ce tarif sur la ligne de tarification 'U';

2.18.8.9(b) lorsque le tarif est basé sur l'unité de poids, inscrire ce tarif sur la ligne de tarification 'U';

2.18.8.9(c) lorsque le tarif est base sur le poids clé et sur un poids supérieur au poids clé, inscrire ce tarif supérieur au poids clé par unité de poids sur la ligne de tarification 'E';

2.18.8.9(d) lorsqu'une reduction est accordée, soit sous forme d'un montant unique ou d'un rabais par unité depoids, inscrire le montant de cette reduction sur la ligne de tarification 'Y', precede du signe (–);

2.18.8.10 lorsqu'une surcharge de poids est applicable, cellw-ci sera insérée, à chaque fois que cla est possible, à la suite immediate de la dernière inscription sur la ligne de tarification.

2.18.9 Total (22H)

2.18.9.1 Inscrire sur la même ligne horizontale le montant total des débours ou des rabais figurant individuellement sur chaque ligne.

2.18.9.2 Dans le cas d'un rabais global, celui-ci devra être précédé du signe (–).

2.18.10 Nature et quantité des marchandises (y compris dimensions ou volume) (22I)

Cette case sera remplie comme suit :

2.18.10.1 description des marchandises composant l'expédition;

2.18.10.2 pour les marchandises dangereuses, l'inscription sera telle que décrite dans le manuel 'IATA Air Waybill Handbook' et conforme aux instructions publiées dans la Réglementation IATA pour le Transport des Marchandises Dangereuses :

2.18.10.3 en ce qui concerne les 'animaux vivants', effectuer l'inscription telle que décrite dans le manuel 'IATA Air Waybill Handbook' et conformément aux instructions publiées dans la Réglementation IATA pour les Animaux Vivants;

2.18.10.4 pour les 'expéditions groupées', s'il y a un ou plusieurs bordereaux de groupage associés à une LTA, inclure dans l'inscription la mention 'groupage selon liste ci-jointe';

2.18.10.5 les dimensions de l'expédition, à savoir les plus grandes longueur, largeur et hauteur, l'unité de mesure et le nombre de colis :

2.18.10.5(a) si l'expédition est groupée, seules les dimensions globales du groupage sont requises,

2.18.10.5(b) les dimensions ne sont pas exigées pour le fret qui est présenté intact dans des conteneurs ou sur des palettes d'aéronef authentiques déjà préparés,

2.18.10.5(c) si les dimensions ne sont pas disponibles et/ou ne peuvent être indiquées sur la lettre de transport aérien au moment de l'établissement de celle-ci, le volume total de l'expédition doit alors être inscrit,

2.18.10.5(d) si les dimensions et le volume total ne sont pas disponibles et ne peuvent être inscrits sur la lettre de transport aérien au moment de l'établissement de celle-ci, il faut le préciser clairement en indiquant ‹ Dimensions non disponibles ›;

2.18.10.6 quand d'unité de chargement est utilisé, son code d'identification sera inséré sur la ligne de tarification ‹ X ›;

2.18.10.7 lorsque le nombre d'articles indiqués dans la case (22A) est différent du nombre effectif d'articles, le nombre effectif d'articles dans ou sur chaque élément embarqué (p.ex. UC ou plate-forme) sera indiqué sous la forme '…SLAC' (shipper's load and count : chargement et compte selon l'expéditeur). Inscrire ce SLAC sur une ligne vierge au-dessus de la désignation d'identification UC correspondante doit être consignée sur la ligne de dessous si une UC est utilisée.

2.18.10.8 outre la description des marchandises, l'expéditeur ou son agent pourra insérer la description appropriée de la marchandise et le numéro de son système de code et, si nécessaire, le pays d'origine des marchandises.

2.18.11 Nombre total de colis (22J)

Lorsque plusieurs nombres figurent dans la case (22A), inscrire le nombre total de colis.

2.18.12 Poids total brut (22K)

Lorsque plus d'une inscription figure dans la case (22B), inscrire le poids total brut.

2.18.13 Total (22L)

Lorsque plus d'une inscription figure dans la case (22H), inscrire le montant total.

2.19 Autres débours (23)

2.19.1 Les autres débours survenant à l'origine seront inscrits sur la lettre de transport aérien au moment de son émission comme étant soit entièrement réglés en port payé, soit intégralement payables en port dû.

2.19.2 Les autres débours survenant en route ou à destination pourront aussi être inscrits sur la lettre de transport aérien au moment de son émission comme étant soit entièrement réglés en port payé, soit intégralement payables en port dû.

2.19.3 Les autres débours inscrits comme étant payables à destination seront traités comme débours selon les dispositions de la Résolution 614.

2.19.4 Les autres débours survenant en route ou à destination qui ne figurent pas dans la case (23) seront payables uniquement en port dû et traités conformément à l'alinéa 2.25.3.

2.19.5 Inscrire les descriptions et les montants d'autres débours, à l'exception des taxes indiquées dans les cases 26A et 26B.

2.19.6 Lorsque les données d'une lettre de transport aérien sont transmises par des moyens électroniques, les codes voir dans l'Annexe 'C' suivants seront utilisés (voir aussi Pratique Recommandée 1682).

2.19.7 Lorsque les données d'une LTA ne sont pas transmises par des moyens électroniques, il est recommandé de suivre la procédure ci-dessus. Sinon, la description textuelle devra clairement indiquer à qui ces débours doivent être imputés, c'est-à-dire au transporteur ou à l'agent.

2.19.8 Inscrire dans les cases (27A), (27B), (28A) ou (28B) la somme des divers autres débours figurant dans la case (23).

2.19.9 Lorsqu'une expédition est retournée suite à une non-livraison, la nouvelle lettre de transport aérien émise pour le transport de retour devra inclure tous les débours qui auraient dû être perçus auprès du destinataire mais qui ne l'ont pas été. Inscrire ces débours dans cette case.

2.19.10 Un même code d'imputation avec un même code d'envoi en port d ne peut figurer qu'une seule fois sur la LTA.

2.20 Port payé

2.20.1 Taxation au poids – Port payé (24A)

2.20.1.1 Inscrire le montant de la taxation au poids/volume pour le transport aérien, qui devra correspondre au total figurant à l'alinéa 2.18.9.1 ou 2.18.13.

2.20.1.2 Inscrire le montant de la taxation au poids/volume, de la taxation à la valeur et de la taxe comme étant réglé soit entièrement en port payé, soit intégralement en port dû.

2.20.2 Taxation à la valeur – Port payé (25A)

2.20.2.1 Inscrire le montant de la taxation à la valeur si applicable. Ce montant dépendra de la valeur déclarée pour le transport selon l'alinéa 2.14 et les règles de tarification en vigueur.

2.20.2.2 Inscrire le montant de la taxation au poids/volume, de la taxation à la valeur et de la taxe comme étant réglé soit entièrement en port payé, soit intégralement en port dû.

2.20.3 Règlement des taxes – Port (26A) payé

2.20.3.1 inscrire toute taxe applicable.

2.20.3.2 Inscrire le montant de la taxation au poids/volume, de la taxation à la valeur et de la taxe comme étant réglé soit entièrement en port payé, soit intégralement en port dû.

2.20.3.3 Les détails relatifs à la taxe ne doivent pas être inscrits dans la case (23).

2.20.4 Total des autres débours en port payé

Le total des 'autres débours' en port payé sera l'ensemble des débours réglés en port payé figurant dans la case 'Autres débours' (23).

2.20.4.1 Dus à l'agent (27A)

Cette case ne sera pas utilisée à moins d'un accord local.

2.20.4.2 Dus au transporteur (28A)

Inscrire le montant total des autres frais en port payé dus au transporteur tels que spécifiés à l'alinéa 2.19.

2.20.5 Case sans titre (29A)

Cette case ne sera pas remplie, sauf si le transporteur émetteur décide de l'utiliser.

2.20.6 Total port payé (30A)

Inscrire le montant total de tous les frais réglés en port payé, c'est-à-dire le montant des taxations au poids/volume et à la valeur ainsi que les frais annexes dus au transporteur et à l'agent.

2.21 Port dû

2.21.1 Taxation au poids – Port dû (24B)

2.21.1.1 Inscrire le montant de la taxation au poids/volume pour le transport aérien qui devra correspondre au total figurant dans l'alinéa 4.18.9.

2.21.1.2 Le montant de la taxation au poids/volume et de la taxation à la valeur comme étant réglé soit entièrement en port payé, soit intégralement en port dû.

2.21.2 Taxation à la valeur – Port dû (25B)

2.21.2.1 Inscrire le montant de la taxation à la valeur. Ce montant dépendra de la valeur déclarée pour le transport selon l'alinéa 2.14 et les règles de tarification en vigueur.

2.21.2.2 Inscrire le montant de la taxation au poids/volume et de la taxation à la valeur comme étant réglé soit entièrement en port payé, soit intégralement en port dû.

2.21.3 Règlement des taxes en port dû (26B)

2.21.3.1 Lorsque cette case n'est pas hachurée, inscrire toute taxe applicable.

2.21.3.2 Inscrire le montant de la taxation au poids/volume, de la taxation à la valeur et de la taxe comme étant réglé soit entièrement en port payé, soit intégralement en port dû.

2.21.3.3 Ne pas inscrire les détails relatifs à la taxe dans la case (23).

2.21.4 Total des autres débours en port dû

Le total des 'Autres débours' payables en port dû sera l'ensemble des débours payables en port dû figurant dans la case 'Autres débours' (23).

2.21.4.1 Dus à l'agent (27B)

Inscrire le montant total des débours dus à l'agent, tels que précisés à l'alinéa 2.19.

2.21.4.2 Dus au transporteur (28B)

Inscrire le montant total des débours dus au transporteur, tels que précisés à l'alinéa 2.19.

2.21.5 Case sans titre (29B)

Cette case ne sera pas remplie, sauf si le transporteur émetteur décide de l'utiliser.

2.21.6 Montant total des débours (30B) payables en port dû

Inscrire le montant total de tous les frais à régler en port dû, c'est-à-dire la taxation au poids/volume, la taxation à la valeur ainsi que les autres débours dus au transporteur et à l'agent et, le cas échéant, la taxe.

2.22 Case Certification de (31) l'Expéditeur'

Si elle n'est pas préimprimée, insérer la signature de l'expéditeur ou de son agent (imprimée, signée ou timbrée).

2.23 Case ‘Signature du transporteur’

2.23.1 Date d'émission (32A)

Inscrire la date d'émission de la lettre de transport aérien dans l'ordre suivant : jour, mois et année. Le mois sera exprimé en lettres, abrégé ou en entier.

2.23.2 Lieu d'émission (32B)

Inscrire le nom du lieu d'émission (aéroport ou ville) de la lettre de transport aérien.

2.23.3 Signature du transporteur (32C) ou de son agent

Insérer la signature du transporteur émetteur ou de son agent.

2.24 Case réservée au seul usage du transporteur à destination (33)

Laisser cette case en blanc.

2.25 Port et frais dus en (33A) à (33D) monnaie du pays de destination – Pour le seul usage du transporteur

Le dernier transporteur complétera l'Original No. 2 (pour le Destinataire) comme suit :

2.25.1 Taux de conversion (33A)

Inscrire le code de la monnaie à destination et à sa suite le taux de conversion.

2.25.2 Débours payables en port dû (33B) en monnaie du pays de destination

Inscrire le montant figurant dans la case ‘Total en Port Dû’ (30B) après conversion en monnaie du pays de destination au taux de change figurant dans la case (33A).

2.25.3 Débours à destination

Inscrire les débours prélevés à destination qui sont dus au dernier transporteur en monnaie du pays de destination.

2.25.4 Total des débours en port dû (33D)

Inscrire le montant des cases (33B) et (33C).

2.26 Données facultatives concernant l'expédition (34A) â (34C)

L'expéditeur, ou son agent, peut porter les données facultatives concernant l'expédition qui auraient été convenues avec le transporteur émetteur. Ces cases seront hachurées si elles ne sont pas utilisées.

2.26.1 Numéro de référence (34A)

Lorsque cette case n'est pas hachurée, un numéro de référence pourra y être porté selon accord intervenu entre l'expéditeur, ou l'agent, et le transporteur émetteur.

2.26.2 Case sans en-tête (34B)

Cette case sera laissée en blanc, sauf si le transporteur émetteur l'utilise.

2.26.3 Case sans en-tête (34C)

Cette case sera laissée en blanc, sauf si le transporteur émetteur l'utilise.

2.27 Numéro de la lettre de transport aérien en code-barre (99)

Cette case ne sera pas remplie, sauf si elle est utilisée pour inscrire le numéro d'une lettre de transport aérien en codebarre, conformément à la Pratique Recommandée 1600t.

2.28 La lettre de transport aérien neutre

Dans le cas d'une lettre de transport aérien neutre, toute modification apportée au numéro de code de la compagnie aérienne, au numéro de série de la lettre de transport aérien, au nom ou à l'adresse du siège de la compagnie aérienne, rendra automatiquement cette lettre de transport aérien neutre nulle et non avenue.

3. RÉPARTITION DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

Les différents feuillets de la lettre de transport aérien devront être utilisés comme suit :

3.1 Original No. 3 (pour l'Expéditeur) sera remis à l'expéditeur et servira de :

3.1.1 récépissé des marchandises à expédier,

3.1.2 preuve écrite de la signature du contrat par le transporteur et l'expéditeur;

3.2 Feuillet No. 8 (pour l'Agent) à conserver par l'agent ou le transporteur qui émet la lettre de transport aérien;

3.3 Original No. 1 (pour le Transporteur Emetteur) sera conservé par le transporteur qui émet la lettre de transport aérien aux fins de comptabilité et servira de preuve écrite de la signature du contrat de transport par le transporteur et l'expéditeur;

3.4 Original No. 2 (pour le Destinataire) accompagnera l'expédition jusqu'à sa destination finale et sera remis au destinataire à la livraison;

3.5 Feuillet No. 4 (Reçu de Livraison) accompagnera l'expédition jusqu'à sa destination finale pour signature par le Destinataire et sera conservé par le dernier transporteur comme :

3.5.1 reçu de livraison de l'expédition,

3.5.2 preuve de l'exécution du contrat de transport par le transporteur;

3.6 Les feuillets Nos. 5, 6 et 7 (exemplaires supplémentaires), pourront être tuilisés par les transporteurs.

4. TRANSMISSION DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

En cas de transmission du contenu des cases figurant sur la lettre de transport aérien par des moyens électroniques, utiliser le message 'FWB' tel que décrit dans le 'IATA/ATA Cargo Interchange Message Procedures (Cargo-IMP) Manual' (Résolution 670, Annexe 'A'), ou le message IFTMIN, tel que décrit dans le 'IATA Cargo-FACT Message Manual' (Cargo-FACT) (Pratique Recommandée 1672, Annexe 'A'). Lorsque ces données sont transmises par un Agent, celles-ci doivent être en conformité avec le Paragraphe 2.4 de la Résolution 833 de la Conférence des Agences de Fret.

4.1 Responsabilité des informations

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des données relatives au fret qui sont insérées dans la lettre de transport aérien par ses propres soins ou en son nom, ou qui sont fournies au transporteur par l'expéditeur ou le sont en son nom, pour insertion dans le dossier de l'expédition.

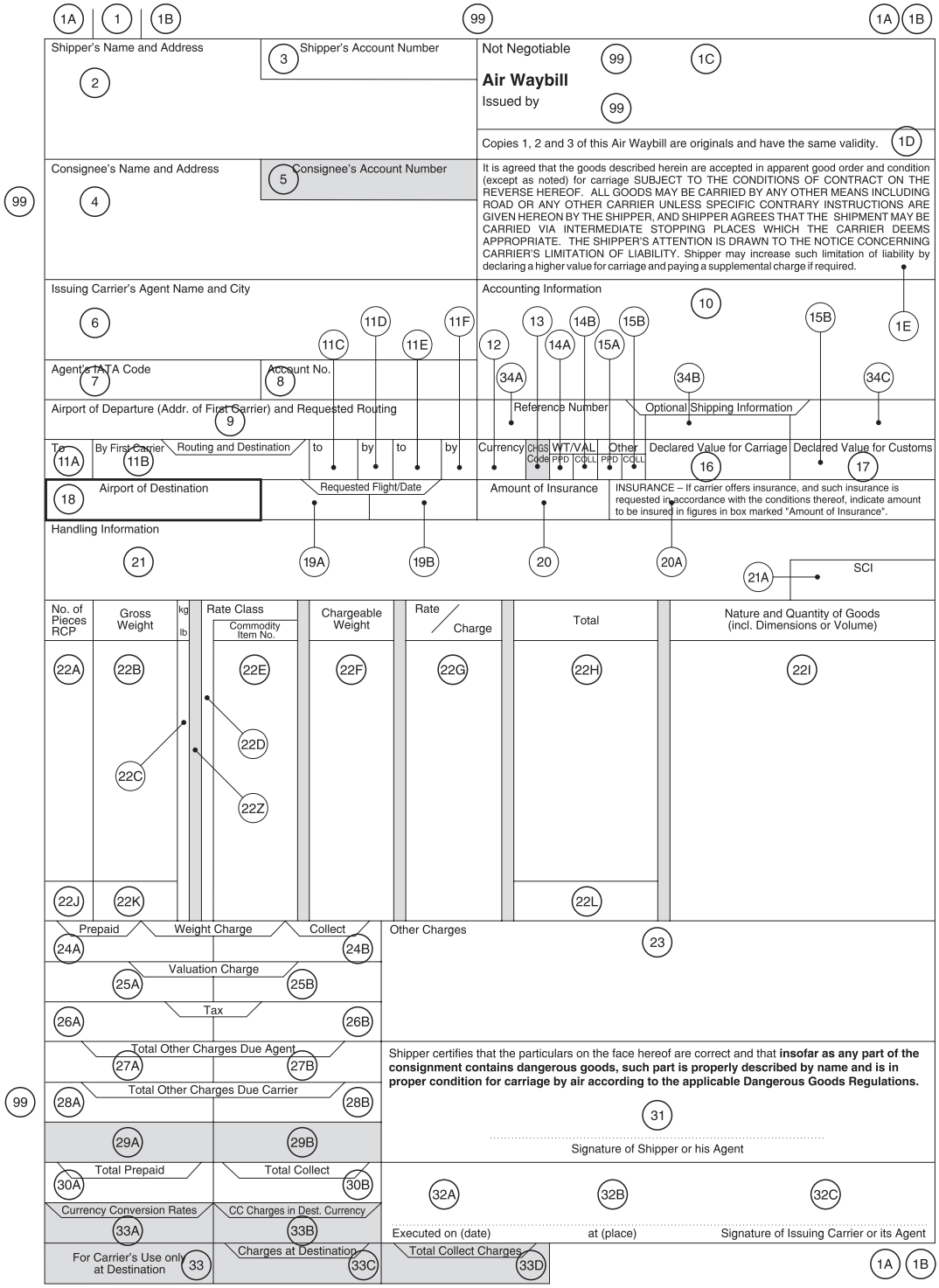
4.2 Lorsque ces informations sont fournies par des moyens électroniques pour l'échange de données (en anglais : Electronic Data Interchange), il incombera à l'expéditeur ou à son agent de vérifier que le contenu, l'exactitude et l'état complet des messages EDI ainsi que des messages ultérieurs sont en conformité avec les normes et spécifications approuvées.

4.2.1 L'expéditeur ou son agent devra indemniser le transporteur, ou toute autre personne dont ce dernier est responsable, pour tout dommage qu'il aurait subi en raison d'une irrégularité, d'une inexactitude ou de renseignements ou de rapports incomplets fournis par l'expéditeur lui-même ou en son nom.

RÉSOLUTION 600a

Annexe 'B'

Appendice 'A'



ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

RÉSOLUTION 600a

Annexe ‘B’

Appendice ‘B’

ALTERNATIVE RATE CLASS LINE ENTRIES *(see 2.18)*

No. of Pieces RCP (22A)	**Gross Weight (22B)**	**kg lb (22C)**	**Rate Class (22D)**	**Commodity Item No. (22E)**	**Chargeable Weight (22F)**	**Rate/Charge (22G)**	**Total (22H)**	**Nature and Quantity of Goods (22I)**
No. of pieces	Gross weight	K or L	M	—	Chargeable weight	Minimum charge	Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	N	—	Chargeable weight	Rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	Q	—	Chargeable weight	Rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K	B	—	Chargeable weight	Basic charge	Box 22G	Nature of goods
—	—	—	K	—	Chargeable weight	Rate per kilogram	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	C	Commodity item number	Chargeable weight	Rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	R	Applicable rate class code followed by reduced percentage applicable to charge	Chargeable weight	Reduced charge	Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	R	Applicable rate class code followed by reduced percentage applicable to rate	Chargeable weight	Reduced rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	S	Applicable rate class code followed by increased percentage applicable to charge	Chargeable weight	Surcharged charge	Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	S	Applicable rate class code followed by increased percentage applicable to rate	Chargeable weight	Surcharged rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	U	Commodity item number	Chargeable weight	Rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	U	Commodity item number	Pivot weight	Pivot charge	Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	U	Commodity item number	Chargeable weight	Flat charge	Box 22G	Nature of goods
—	—	—	E	—	Weight in excess of pivot weight	Over pivot rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
—	ULD tare weight	—	X	ULD rate class type	ULD tare weight allowance	—	—	ULD ID code
—	—	—	Y	—	Chargeable weight	A minus symbol followed by ULD flat discount	Box 22G	Nature of goods
—	—	—	Y	—	Chargeable weight	A minus symbol followed by ULD discount per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
—	—	K or L	W	—	Gross weight	Weight increase per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
Rate combination point	Boxes 22B to 22I to be completed when applicable. Cannot be placed as first rating line entry.							
22J	22K	—	—	—	—	—	22L	22I
Total Number of pieces	Total gross weight	—	—	—	—	—	Total charge	Nature of goods

RÉSOLUTION 600a

Annexe 'B'

Appendice 'C'

LES CODES *(voir 2.19.6)*

CODES DE TAXATION	CATÉGORIE	DESCRIPTION
AC	Animaux vivants	Conteneur pour animaux (Animal container)
AS	Divers	Frais de consignation (Assembly service fee)
AT	Animaux vivants	Convoyeur (Attendant)
AW	Documents	Frais de lettre de transport aérien (Air waybill fee)
BA	Administration	Avances et/ou cautions (Advances and/or guarantees)
BB	Administration	Service d'évaluation (Appraisal Service)
BC	Administration	Exemplaire de LTA (AWB copy)
BE	Administration	Perception des fonds (Collection of funds)
BF	Administration	Copies de documents (Copies of documents)
BH	Administration	Service de messagerie (Messenger service)
BI	Administration	Traitement des documents d'import-export (Import/export documents processing)
BL	Administration	Certificat de liste noire (Blacklist certificate)
BM	Administration	Retrait d'un envoi après dédouanement (Withdrawal of shipment after clearance)
BR	Administration	Libération bancaire (Bank release)
CA	Douane	Envoi sous douane (Bonding)
CB	Douane	établissement/préparation de documents (Completion/preparation of documents)
CC	Douane	Entrée manuelle des données pour la douane (Manual data entry for Douane purposes)
CD	Douane	Dédouanement et manutention à destination (Clearance and Manutention — destination)
CE	Douane	Mandat d'export-import (Export/Import warrant)
CF	Douane	Inventaire et/ou inspection (Inventory and/or inspection)
CG	Douane	Traitement ou transmission électronique de données pour la douane (Electronic processing or transmission of data for customs purposes)
CH	Douane	Dédouanement et manutention à l'origine (Clearance and Handling — origin)
CI	Douane	Frais de temps supplémentaire et autres imposés par la douane (Overtime and other customs imposed charges)
CJ	Douane	Retrait (de l'entrepôt du transporteur à un entrepôt) (Removal (carrier warehouse to warehouse))
DB	Administration	Frais sur débours (Disbursement fee)
DC	Documents	Certificat à l'origine (Certificate of Origin)
DD	Documents	Préparation du manifeste de fret (Preparation of Cargo manifest)
DF	Divers	Frais de services de distribution (Distribution service fee)
DG	Documents	Annulation de LTA (AWB cancellation)
DH	Documents	Avis de rectification des frais de LTA (AWB charges correction advice)
DI	Documents	établissement d'une nouvelle LTA (AWB re-waybilling)
DJ	Documents	Preuve de livraison (Proof of delivery)
DK	Documents	Avis de main-levée (Release order)

CODES DE TAXATION	CATÉGORIE	DESCRIPTION
EA	Fret express	Manutention (Handling)
FA	Manutention	Arrivée à l'aéroport (Airport arrival)
FB	Manutention	Envois intérieurs (Domestic shipments)
FC	Administration	Frais en port dû (Charges collect fee)
FD	Manutention	Prioritaire (Priority)
FE	Manutention	Général (General)
FF	Manutention	Chargement-déchargement (Loading/unloading)
FI	Manutention	Pesage (Weighing)
GA	Manutention	Envoi diplomatique (Diplomatic consignment)
GT	Taxe	Taxe gouvernementale (Government tax)
HB	Dépouilles humaines	Dépôt mortuaire (Mortuary)
HR	Dépouilles humaines	Dépouilles mortelles (Dépouilles humaines)
IA	Manutention	Fret très important (Very important cargo (VIC))
IN	Administration	Prime d'assurance (Insurance premium)
JA	Dédouanement	Dédouanement général (Clearance, General)
KA	Fret lourd/encombrant	Manutention (Handling)
KB	Fret lourd/encombrant	Matériel de chargement-déchargement (chariot élévateur à fourche, etc.) (ÉquipLoading/Unloading equipment (forklift etc))
LA	Animaux vivants	Animaux vivants (Live animals)
LC	Animaux vivants	Nettoyage (Cleaning)
LE	Animaux vivants	Hôtel (Hotel)
LF	Animaux vivants	Quarantaine (Quarantine)
LG	Animaux vivants	Inspection vétérinaire (Veterinary inspection)
LH	Animaux vivants	Entreposage (Storage)
LI	Animaux vivants	Nettoyage de stalles/d'enclos (Cleaning of stalls/pens)
LJ	Animaux vivants	Location de stalles/d'enclos (Rental of Stalls/pens)
MA	Divers	Divers — dû à l'agent (voir Note 1) (Miscellaneous — due agent (see Note 1))
MB	Divers	Divers — non attribué (voir Note 2) (Divers — unassigned (see Note 2))
MC	Divers	Divers — dû au transporteur (voir Note 3) (Miscellaneous — due carrier (see Note 3))
MD à MN	Divers	Divers — dû au dernier transporteur (Miscellaneous — due last carrier)
MO à MX	Divers	Divers — dû au transporteur émetteur (Miscellaneous — due issuing carrier)
MY	Divers	Supplément carburant — dû au transporteur émetteur (Fuel surcharge — due issuing carrier)
MZ	Divers	Divers — dû au transporteur émetteur (Miscellaneous — due issuing carrier)
NS	Divers	Supplement navigation — do au transporteur émetteur (Navigation Surcharge — due issuing carrier)
PA	Marchandises périssables	Manutention (Handling)
PB	Marchandises périssables	Chambre froide/frigorifique, congélateur (Cool/cold room, freezer)
PK	Emballage	Emballage/réemballage (Packing/Repacking)
PU	Enlèvement et livraison	Enlèvement (Pick-up)

CODES DE TAXATION	CATÉGORIE	DESCRIPTION
RA	Marchandises dangereuses	Frais pour marchandises dangereuses (Marchandises dangereuses fee)
RB	Marchandises dangereuses	Rejet (Rejection)
RC	Administration	Frais pour référence (Referral of charge)
RD	Marchandises dangereuses	Salle radioactive (Radio-active room)
RF	Divers	Remise des frais d'encaissement suivants (Remit following collection fee)
SA	Enlèvement et livraison	Livraison (Delivery)
SB	Enlèvement et livraison	Avis de livraison (Delivery notification)
SC	Sûreté	Frais de sûreté (Security charge)
SD	Enlèvement et livraison	Frais de surface — à destination (Surface charge — destination)
SE	Enlèvement et livraison	Preuve de livraison (Proof of delivery)
SF	Enlèvement et livraison	Bon de livraison (Delivery Order)
SI	Divers	Arrêt en route (Stop in transit)
SO	Entreposage	Entreposage à l'origine (Storage — origin)
SP	Manutention	Remise séparée urgente (Separate early release)
SR	Entreposage	Entreposage à destination (Storage — destination)
SS	Divers	Droit de signature (Signature service)
ST	Taxes	Taxe de vente étatique (State sales fax)
SU	Enlèvement et livraison	Frais de surface à l'origine (Surface charge — origin)
TA	Taxes	Poste (Postal)
TB	Taxes	Vente (Sales)
TC	Taxes	Timbre (Stamp)
TD	Taxes	État (State)
TE	Taxes	Statistiques (Statistical)
TI	Taxes	Taxe sur la valeur ajoutée — Import uniquement (Value Added Tax for import only)
TR	Divers	Transit (Transit)
TV	Taxes	Taxe sur la valeur ajoutée — Perception générale ou à l'export (Value Added Tax general or for export)
TX	Taxes	Taxes (Taxes)
UB	Unité de chargement	Dégroupage (Disassembly)
UC	Unité de chargement	Correction d'une UC incorrectement chargée (Adjusting of improperly loaded ULD)
UD	Unité de chargement	Surestarie (Demurrage)
UE	Unité de chargement	Location (Leasing)
UF	Unité de chargement	Reconstitution (Recontouring)
UG	Unité de chargement	Déchargement (Unloading)
UH	Unité de chargement	Manutention (Handling)
VA	Fret de valeur	Manutention (Handling)
VB	Fret de valeur	Manutention sécuritaire (gardien/accompagnateur armé) (Security (armed guard/escort) handling)
VC	Fret de valeur	Chambre forte (Strongroom)
WA	Fret fragile	Manutention (Handling)
XB	Supplément/primes	Sûreté (Security)
XC	Supplément/primes	Heure (Time)
XD	Supplément/primes	Risque de guerre (War risk)
XE	Supplément/primes	Poids (Weight)

CODES DE TAXATION	CATÉGORIE	DESCRIPTION
ZA	Entreposage	Nouvel entreposage (Re-warehousing)
ZB	Entreposage	Général (General)
ZC	Entreposage	Chambre froide/frigorifique, congélateur (Cool/Cold room, freezer)

Note 1: *On utilise le code MA lorsque des débours divers sont dus à l'agent mais qu'ils ne peuvent être identifiés*.

Note 2: *On utilise le code MB utilisé lorsque des débours divers ne peuvent être déterminés comme étant dus à l'agent ou au transporteur*.

Note 3: *On utilise le code MC lorsque les débours sont dus au transporteur mais qu'il n'est pas possible de déterminer à qui ils doivent être imputés*.

Pour indiquer si les frais sont dus au transporteur ou à l'agent, il faut noter le code A (dû à l'agent) ou le code C (dû au transporteur) à la suite des codes précités et devant les montants.

RÉSOLUTION 600a

Annexe 'B'

Appendice 'D'

ILLUSTRATION DE L'APPLICATION DU SYSTÈME MODULO 7 NON PONDÉRÉ

Le chiffre de contrôle sera déterminé à l'aide du système modulo 7 non pondéré, qui divise les sept premiers chiffres du numéro de série par sept et utilise le reste pour la vérification et comme huitième chiffre.

L'exemple qui suit montre comment appliquer le système modulo 7 non pondéré pour obtenir le chiffre de contrôle :

a) Supposons que les sept premiers chiffres du numéro de série sont « 1234567 »;

b) On divise 1234567 par 7

```
        1 7 6 3 6 6
    ┌──────────────
7   │ 1 2 3 4 5 6 7
      7
      ─
      5 3
      4 9
      ───
        4 4
        4 2
        ───
          2 5
          2 1
          ───
            4 6
            4 2
            ───
              4 7
              4 2
              ───
                5  ⟶ Reste
```

c) « 5 » étant le reste, ce sera le huitième chiffre, c.-à-d. le chiffre de contrôle dans le numéro de série.

d) Le numéro de série complet est donc « 12345675 ».

RÉSOLUTION 606*

ÉTIQUETTES POUR LE FRET

CBPP(08)606 Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que :

Section 1 — Généralités

1.1 Pour le transport de marchandises, une étiquette d'identification sous forme d'étiquette avec code-barre pourra être utilisée et jointe à chaque colis, à côté du nom et de l'adresse du destinataire, lorsque la place disponible le permet. Une étiquette supplémentaire pourra être requise dans certains cas, lorsque des étiquettes sont apposées sur des expéditions par diverses personnes (par exemple des expéditeurs, des transitaires, des compagnies aériennes), ou lorsque toutes les informations facultatives ne peuvent être insérées, faute de place, sur l'étiquette utilisée.

1.2 Pour les besoins de cette Résolution, une étiquette avec code-barre est une étiquette comportant un ou plusieurs codes-barre. L'étiquette pourra être imprimée automatiquement sur demande, ou préimprimée.

1.3 Un code-barre peut être principal ou secondaire. Un code-barre principal est celui qui contient le numéro de la lettre de transport aérien principale et celui du colis. Les codes-barre secondaires contiennent d'autres informations et peuvent également être inclus sur la même étiquette ou sur une étiquette séparée.

1.4 Les indications suivantes figureront obligatoirement sur l'étiquette :

1.4.1 nom de la compagnie aérienne;

1.4.2 numéro de la lettre de transport aérien;

1.4.3 destination;

1.4.4 Code-barre principal.

1.5 Les indications facultatives suivantes pourront figurer sur l'étiquette :

1.5.1 emblème de la compagnie;

1.5.2 les points de transfert;

1.5.3 numéro du colis;

1.5.4 poids du dit colis;

1.5.5 nombre total de colis;

1.5.6 poids total de l'expédition;

1.5.7 information de traitement;

1.5.8 numéro de la lettre de transport interne;

1.5.9 numéro du colis de la lettre de transport interne;

1.5.10 origine;

1.5.11 nombre total de colis de la lettre de transport interne;

1.5.12 poids total des colis de la lettre de transport interne;

1.5.13 dénomination de l'article/du produit;

1.5.14 autre information;

1.5.15 Code-barre secondaire.

1.6 La qualité de l'étiquette aura des caractéristiques égales ou supérieures à celles habituellement utilisées pour les étiquettes de fret préimprimées. Ces caractéristiques spécifiques comprennent :

1.6.1 un pouvoir adhésif de fixation;

1.6.2 un potentiel de variation de température;

1.6.3 la résistance à l'humidité.

Section 2 — Spécifications Techniques

2.1 La disposition et les dimensions minima des étiquettes à code-barre sont définies aux Annexes 'C' et 'D' de cette Résolution.

2.2 Les informations pour codes-barre seront en conformité avec la Pratique Recommandée 1600t et telles que décrites aux Annexes 'A' et 'B' de la présente Résolution.

2.3 Nonobstant les dispositions de cette Résolution, les transporteurs et leur clients qui utilisent des étiquettes de dimensions différentes pourront continuer à les utiliser, ceci pour autant que les exigences des données codées spécifiées aux Annexes 'A' et 'B' soient satisfaites.

Section 3 — Établissement

3.1 Les numéros encerclés à la droite des titres ci-dessous correspondent aux numéros des cases du spécimen d'étiquette figurant à l'Annexe 'C' de cette Résolution.

3.2 Remplir les cases obligatoires figurant sur l'étiquette de la façon suivante :

3.2.1 Nom de la (1) compagnie aérienne

Le nom de la compagnie aérienne.

3.2.2 Numéro de la lettre de transport aérien (2)

Le code de la compagnie aérienne et le numéro de la lettre de transport aérien de l'expédition. Le numéro de série de l'expédition peut figurer en deux groupes de 4 chiffres.

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

3.2.3 Destination (3)

Le code IATA à 3 lettres de l'aéroport de destination; ou celui de la ville lorsque le code de l'aéroport n'est pas connu ou que la ville est desservie par plus d'un aéroport.

3.2.4 Code-barre principal (5)

Le code-barre principal contient tous les éléments de données décrits à l'annexe 'A' de cette Résolution. Lorsque plus d'un code-barre est imprimé sur une étiquette contenant le code-barre principal, le code-barre principal doit figurer en premier lieu.

3.3 Lorsqu'elles sont utilisées, remplir les cases facultatives de l'étiquette de la façon suivante :

3.3.1 Insigne de la compagnie aérienne (1)

L'insigne de la compagnie aérienne.

3.3.2 Lieux de transfert (6)

Le code IATA à 3 lettres de l'aéroport de destination; ou celui de la ville lorsque le code de l'aéroport n'est pas connu ou que la ville est desservie par plus d'un aéroport.

3.3.3 Numéro du colis (6)

Le numéro du colis de la lettre de transport aérien.

3.3.4 Poids de ce colis (6)

Le poids du colis spécifique auquel l'étiquette est attachée, en précisant l'unité de poids (K ou L).

3.3.5 Nombre total de colis (6)

Le nombre total de colis composant cette expédition.

3.3.6 Poids total de (6) l'expédition

Le poids total de l'expédition, en précisant l'unité de poids (K ou L).

3.3.7 Information de (6) manutention

Toute information se rapportant à la manutention de l'expédition.

3.3.8 Numéro de la lettre de transport interne (6)

Le numéro de la lettre de transport interne.

3.3.9 Numéro du colis de la (6) lettre de transport interne

Le numéro du colis de la lettre de transport interne.

3.3.10 Origine (6)

Le code IATA à 3 lettres de l'aéroport d'origine; ou celui de la ville lorsque le code de l'aéroport n'est pas connu ou que la ville est desservie par plus d'un aéroport.

3.3.11 Nombre total de colis (6) de la lettre de transport interne

Le nombre total de colis composant l'envoi expédié sous cette lettre de transport interne.

3.3.12 Poids total des colis (6) de la lettre de transport interne

Le poids total des colis composant l'expédition que représente la lettre de transport interne, en précisant l'unité de poids (K ou L).

3.3.13 Dénomination de (6) l'article/du produit

La dénomination commerciale de l'article/du produit associé avec le type d'acheminement du fret.

3.3.14 Autre information (6)

Information dont l'adjonction est laissée à l'appréciation de l'utilisateur.

3.3.15 Code-barre (5) secondaire

Le ou les code(s)-barre secondaire(s) seront imprimés dans la case 6 de l'Annexe 'C' de cette Résolution lorsque l'étiquette comporte un code-barre principal. Autrement, ce code-barre pourra être imprimé dans la case 5. Les codesbarre secondaires contiennent des éléments de données spécifiés à l'Annexe 'B' de cette Résolution.

RÉSOLUTION 606

Annexe ‘A’

Code-barre principal (Lettre de transport aérien/information sur le numéro du colis)

Un code-barre principal composé de seize caractères numériques continus, dans lequel les données codées comprendront les champs suivants :

= le préfixe à trois chiffres de la compagnie aérienne;

= le numéro de série à huit chiffres de la lettre de transport aérien;

= un chiffre unique de séparation (doit toujours être zéro);

= un numéro unique de quatre chiffres pour les colis, identifiant chaque colis individuellement dans une expédition qui en comporte plusieurs. Si ce champ n'est pas utilisé, il devra comporter quatre zéros;

= un numéro de contrôle standard Code 128 – Module 103. (Ne sera pas imprimé en format visible à l'oeil nu).

Note: *La traduction du code-barre devra être de lecture compréhensible pour ce qui est de tous les chiffres figurant dans le champ, à l'exception toutefois du numéro de contrôle.*

Exemples :

a) lettre de transport aérien 777-12345675, colis numéro 3 7771234567500003

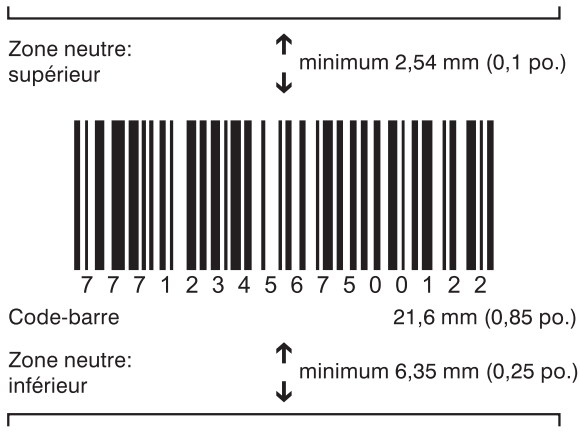
b) lettre de transport aérien 777-76543213, colis numéro 122 7777654321300122

c) lettre de transport aérien 777-32176546, champ pour colis non utilisé 7773217654600000

Le code-barre principal sera imprimé sur l'étiquette de fret tel qu'indiqué aux Annexes ‘C’ et ‘D’. Il n'y aura pas de cadre autour du code-barre, ceci pour en faciliter au maximum la lecture.

Le code-barre sera imprimé en Code 128 moyennant une largeur minimale de la barre étroite (x dimension) de 0,5 mm (0.02 po.). Le code-barre sera imprimé verticalement (en haie - picket fence) moyennant une hauteur minimale de la barre de 21,6 mm (0.85 po.).

Le code-barre comprend les zones neutres supérieure et inférieure suivantes :



Les zones neutres latérales seront telles que spécifiées dans la Pratique Recommandée 1600t.

Les caractéristiques optiques du code-barre devront pouvoir être lues :

= en utilisant un lecteur de contact (lecteur optique);

= en utilisant, à une distance allant jusqu'à 1,80 m (6 pieds), un lecteur autre que de contact;

= en utilisant un lecteur fixe sur un dispositif transporteur se déplaçant à une vitesse d'environ 1,80 m par seconde (6 pieds par seconde) et une profondeur de champ se situant entre 12,7 et 803 mm (½ à 32 po.).

RÉSOLUTION 606

Annexe 'B'

Code-barre secondaire

Lorsque plus d'un code-barre secondaire est imprimé sur une étiquette, le code-barre contenant le numéro de la lettre de transport interne sera le premier de ces codes-barre secondaires à être imprimé.

Le code-barre secondaire sera de longueur variable en fonction des champs utilisés. Un caractère destiné à identifier le champ sera utilisé tel que précisé ci-après. Les caractéristiques d'impression du code-barre secondaire, y compris les dimensions de la barre étroite, les zones neutres et les caractéristiques optiques, seront les mêmes que celles spécifiées pour le code-barre principal. Le chiffre de contrôle standard de l'industrie (AIM) sera le dernier caractère de la série des données codées de la barre.

Symbolique

La barre secondaire sera imprimée en utilisant le Code 128 et en appliquant les normes décrites dans la Pratique Recommandée 1600t.

Spécifications

Identification du champ

Le champ sera identifié par un caractère alpha unique, tel que défini ci-après :

Champ	Identification	Format (Norme Cargo-IMP)
Destination	D	aaa
Nombre total de colis	P	n[…4]
Points de transfert	C	aaa
Numéro du colis	Q	n[…4]
Poids de ce colis	W	n[…7]p
Poids total de cette expédition	T	n[…7]p
Renseignements de manutention	B	t[…38]
Origine	O	aaa
No. de la lettre de transport interne	H	m[1…12]
No. de colis de la lettre de transport interne	Y	n[…4]
Nombre total de colis de la LT interne	S	n[…4]
Poids total des colis de la LT interne	A	n[…7]p
Informations spécifiques transporteur/client*	Z	t[…65]
Identification Unique de colis	J	t[1…35]

* La codification des informations spécifiques transporteur/client devra figurer comme dernières données codées.

Délimitation du champ

Le champ sera délimité par le signe (+).

Remarque : Les champs A, W et T devront inclure les lettres K et L comme dernier caractère pour distinguer les kilos des livres.

Format du code-barre

Le format se composera de l'identification du champ avec, à sa suite immédiate, les données du champ. La délimitation du champ suit sitôt après. La séquence doit être répétée jusqu'à ce que toutes les données soient codées. Le chiffre de contrôle standard de l'industrie (AIM) sera la dernier caractère de la série de données du code-barre. Comme pour le code-barre principal, le chiffre de contrôle ne sera pas imprimé en format couramment lisible. Il n'y a pas de caractère de continuation. Si la quantité de données à coder est trop grande pour figurer sur l'étiquette dans un seul code-barre secondaire, il faudra alors utiliser un deuxième code-barre. Chaque code-barre devra contenir des informations complètes pour les champs de données spécifiés dans l'identification du champ en cause.

Exemples :

a) No. de la LT interne : CHZH8-1234567

b) Destination : ABY, Nombre de colis de la LT interne : 99

Ces données ne pourront pas trouver place sur une seule étiquette de 4 (102 mm); il faudra donc utiliser deux codes-barre. Les séries de données seront formatées comme suit :

Code-barre No. 1
HCHZH81234567
Code-barre No. 2
DABY+S0099

Exemples de codes-barre :

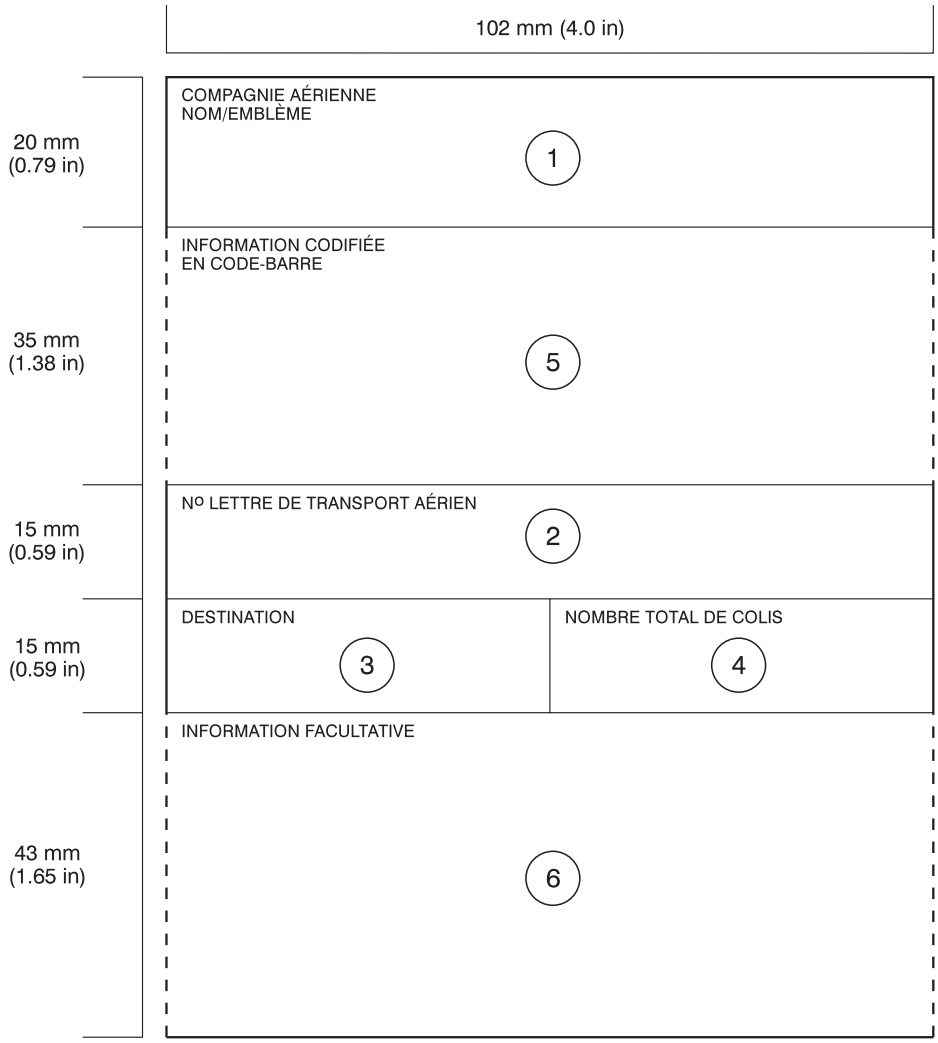
Exemple Numéro 1 :

Exemple Numéro 2 :

RÉSOLUTION 606

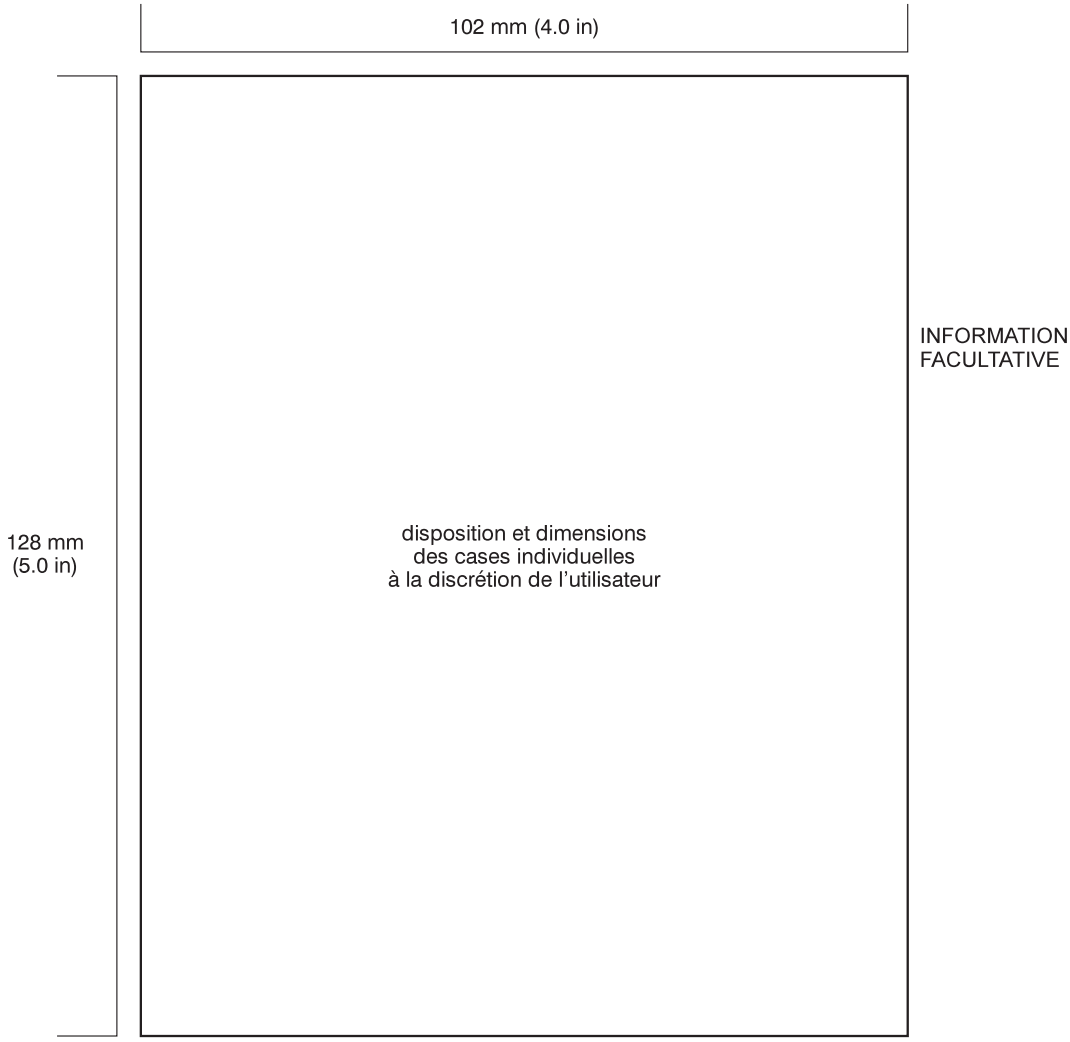
Annexe ‘C’

ÉTIQUETTE AVEC CODE-BARRE



Note: *Les cases contenant une information lisible à l'oeil nu doivent porter un titre.*

ÉTIQUETTE AVEC CODE-BARRE



Note: *Les cases contenant une information lisible à l'oeil nu doivent porter un titre.*

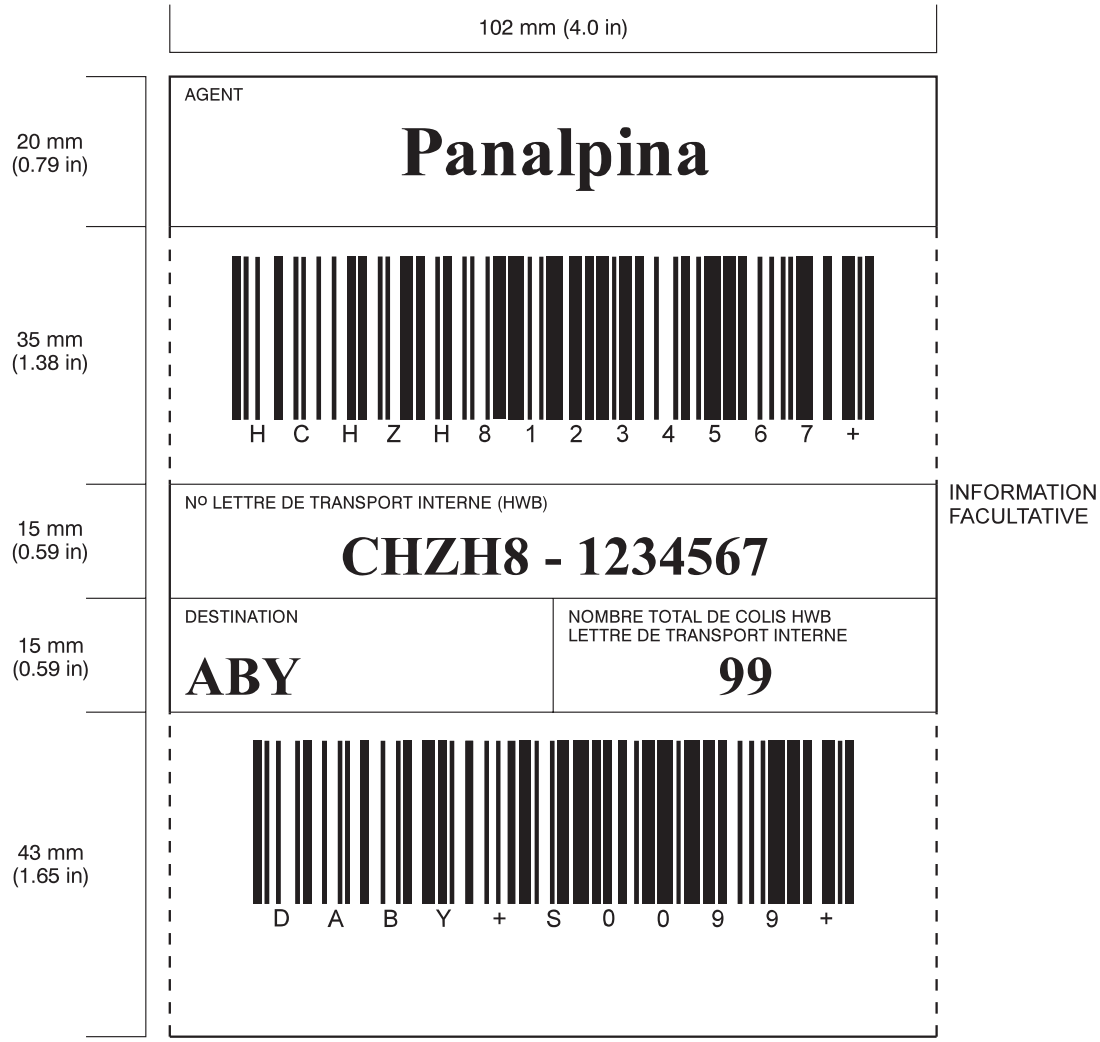
RÉSOLUTION 606

Annexe ‘D’

ÉTIQUETTE AVEC CODE-BARRE

Note: *Les cases contenant une information lisible à l'oeil nu doivent porter un titre.*

ÉTIQUETTE AVEC CODE-BARRE



Note: *Les cases contenant une information lisible à l'oeil nu doivent porter un titre.*

RÉSOLUTION 606a*

ÉTIQUETTES SANS CODE-BARRE

CSC(21)606a Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que :

Section 1 — Généralités

1.1 Pour le transport de marchandises, à moins qu'une étiquette avec code-barre en conformité avec Résolution 606 soit utilisée, une étiquette d'identification sous forme d'étiquette sans code-barre sera utilisée et jointe à chaque colis, à côté du nom et de l'adresse du destinataire, lorsque la place disponible le permet. Une étiquette supplémentaire pourra être requise dans certains cas, lorsque des étiquettes sont apposées sur des expéditions par diverses personnes (par exemple des expéditeurs, des transitaires, des compagnies aériennes), ou lorsque toutes les informations facultatives ne peuvent être insérées, faute de place, sur l'étiquette utilisée. Par exemple, un transitaire pourra ajouter une étiquette comportant des informations qui figurent sur la lettre de transport interne, et une deuxième étiquette contenant des informations relatives à la lettre de transport aérien pourra être ajoutée par la suite sur une expédition de groupage.

1.2 Pour les besoins de cette Résolution, une étiquette sans code-barre est une étiquette dépourvue de code-barre. Cette étiquette pourra être préimprimée et remplie à la main, mais dans certains cas et sur demande, elle pourra être imprimée automatiquement.

1.3 Nonobstant l'alinéa 1.1 ci-dessus, l'utilisation de l'étiquette n'est pas requise pour un transport de fret sur une même ligne.

1.4 Les indications suivantes figureront obligatoirement sur l'étiquette :

1.4.1 nom de la compagnie aérienne;

1.4.2 numéro de la lettre de transport aérien;

1.4.3 destination;

1.4.4 nombre total de colis.

1.5 Les indications facultatives suivantes pourront figurer sur l'étiquette :

1.5.1 emblème de la compagnie;

1.5.2 les points de transfert;

1.5.3 numéro du colis;

1.5.4 poids du dit colis;

1.5.5 poids total de l'expédition;

1.5.6 numéro de la lettre de transport interne;

1.5.7 numéro du colis de la lettre de transport interne;

1.5.8 information de traitement;

1.5.9 origine;

1.5.10 nombre total de colis de la lettre de transport interne;

1.5.11 poids total des colis de la lettre de transport interne;

1.5.12 dénomination de l'article/du produit;

1.5.13 autre information dont l'adjonction est laissée à l'appréciation de l'utilisateur;

1.6 La qualité de l'étiquette aura des caractéristiques égales ou supérieures à celles habituellement utilisées pour les étiquettes de fret préimprimées. Ces caractéristiques spécifiques comprennent :

1.6.1 un pouvoir adhésif de fixation;

1.6.2 un potentiel de variation de température;

1.6.3 la résistance à l'humidité.

Section 2 — Spécifications Techniques

2.1 Un spécimen d'étiquette indiquant l'emplacement des diverses cases figure à l'Annexe 'A' de cette Résolution.

2.2 Les dimensions de l'étiquette et les informations inscrites seront les suivantes :

2.2.1 Les cases individuelles auront pour dimensions minimums 76 mm de largeur et 20 mm de hauteur.

2.2.2 Lorsque deux cases figurent horizontalement l'une à côté de l'autre, elles pourront avoir une largeur inférieure à 76 mm mais mesurant au moins 38 mm.

2.2.3 La hauteur minimum des indications inscrites dans les cases sera de 5 mm.

Section 3 — Établissement

3.1 Les numéros encerclés à la droite des titres ci-dessous correspondent aux numéros des cases du spécimen d'étiquette figurant à l'Annexe 'B' de cette Résolution.

3.2 Remplir les cases obligatoires figurant sur l'étiquette de la façon suivante :

3.2.1 Nom de la compagnie (1) aérienne

Le nom de la compagnie aérienne.

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

3.2.2 Numéro de la lettre de (2) transport aérien

Le numéro de la lettre de transport aérien de l'expédition. Le numéro de série de l'expédition peut figurer en deux groupes de 4 chiffres.

3.2.3 Destination (3)

Le code IATA à 3 lettres de l'aéroport de destination; ou celui de la ville lorsque le code de l'aéroport n'est pas connu ou que la ville est desservie par plus d'un aéroport.

3.2.4 Nombre total de colis (4)

Le nombre total de colis composant l'expédition.

3.3 Lorsqu'elles sont utilisées, remplir les cases facultatives de l'étiquette de la façon suivante :

3.3.1 Emblème de la (1) compagnie aérienne

L'emblème de la compagnie aérienne.

3.3.2 Lieux de transfert (5)

Le code IATA à 3 lettres des aéroports de transfert; ou ceux des villes lorsque les codes des aéroports ne sont pas connus ou que les villes sont desservies par plus d'un aéroport.

3.3.3 Numéro du colis (6)

Le numéro du colis de la Lettre de Transport Aérien.

3.3.4 Poids total de ce colis (7)

Le poids du colis spécifique auquel l'étiquette est attachée, en précisant l'unité de poids (K ou L).

3.3.5 Poids total de cette (8) expédition

Le poids total de l'expédition, en précisant l'unité de poids (K ou L).

3.3.6 Informations de (9) manutention

Toute information se rapportant à la manutention de l'expédition.

3.3.7 Numéro de la lettre (10) de transport interne

Le numéro de la lettre de transport interne.

3.3.8 Numéro du colis de la (11) lettre de transport interne

Le numéro du colis de la lettre de transport interne.

3.3.9 Origine (12)

Le code IATA à 3 lettres de l'aéroport d'origine; ou celui de la ville lorsque le code de l'aéroport n'est pas connu ou que la ville est desservie par plus d'un aéroport.

3.3.10 Nombre total de colis (13) de la lettre de transport interne

Le nombre total de colis composant l'envoi expédié sous cette lettre de transport interne.

3.3.11 Poids total des colis de (14) la lettre de transport interne

Le poids total des colis composant l'expédition que représente la lettre de transport interne, en précisant l'unité de poids (K ou L).

3.3.12 Dénomination de (15) l'article/du produit

Dénomination commerciale associée avec le type d'acheminement du fret.

3.3.13 Autre information (16)

Information dont l'adjonction est laissée à l'appréciation de l'utilisateur.

RÉSOLUTION 606a

Annexe ‘A’

ÉTIQUETTE SANS CODE-BARRE

COMPAGNIE AÉRIENNE NOM/EMBLÈME *(facultatif)*	
N° DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN (LTA)	
DESTINATION	NOMBRE TOTAL DE COLIS
POINTS DE TRANSFERT *(facultatif)*	NUMÉRO DE COLIS *(facultatif)*
POIDS DE CE COLIS *(facultatif)*	POIDS TOTAL DE CETTE EXPÉDITION *(facultatif)*
RENSEIGNEMENTS DE MANUTENTION *(facultatif)*	
N° DE LA LETTRE DE TRANSPORT INTERNE *(facultatif)*	N° DE COLIS DE LA LETTRE DE TRANSPORT INTERNE *(facultatif)*
ORIGINE *(facultatif)*	NOMBRE TOTAL DE COLIS DE LA LETTRE DE TRANS-PORT INTERNE *(facultatif)*
POIDS TOTAL DES COLIS DE LA LETTRE DE TRANS-PORT INTERNE *(facultatif)*	DÉNOMI-NATION DE L’ARTICLE/DU PRODUIT *(facultatif)*
AUTRE INFORMATION	

Note: *Les cases contenant une information lisible à; l'oeil nu doivent porter un titre.*

RÉSOLUTION 606a

Annexe ‘B’

ÉTIQUETTE SANS CODE-BARRE

COMPAGNIE AÉRIENNE NOM/EMBLÈME *(facultatif)* (1)	
N° DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN (LTA) (2)	
DESTINATION (3)	NOMBRE TOTAL DE COLIS (4)
POINTS DE TRANSFERT *(facultatif)* (5)	NUMÉRO DE COLIS *(facultatif)* (6)
POIDS DE CE COLIS *(facultatif)* (7)	POIDS TOTAL DE CETTE EXPÉDITION *(facultatif)* (8)
RENSEIGNEMENTS DE MANUTENTION *(facultatif)* (9)	
N° DE LA LETTRE DE TRANSPORT INTERNE *(facultatif)* 10	N° DE COLIS DE LA LETTRE DE TRANSPORT INTERNE *(facultatif)* (11)
ORIGINE *(facultatif)* (12)	NOMBRE TOTAL DE COLIS DE LA LETTRE DE TRANS-PORT INTERNE *(facultatif)* (13)
POIDS TOTAL DES COLIS DE LA LETTRE DE TRANS-PORT INTERNE *(facultatif)* (14)	DÉNOMI-NATION DE L’ARTICLE/DU PRODUIT *(facultatif)* (15)
AUTRE INFORMATION (16)	

Note: *Les cases contenant une information lisible à; l'oeil nu doivent porter un titre.*

RÉSOLUTION 607*

ÉTIQUETTES RÉGLEMENTAIRES POUR EXPÉDITIONS SPÉCIALES

CSC(17)607 Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que,

1. Les Compagnies Membres désirant utiliser des étiquettes gommées ou volantes pour des expéditions spéciales utiliseront des étiquettes telles que reproduites ci-après. Pour les marchandises dangereuses, il est obligatoire d'utiliser des étiquettes conformes à l'Annexe 'A' de la Résolution 618 et pour les animaux vivants, des étiquettes conformes à l'Annexe 'A' de la Résolution 620.

2. Les dimensions extérieures de ces étiquettes ne seront pas inférieures à 74 mm (2 15/16 pouces) de largeur sur 105 mm (41/8 pouces) de hauteur (sauf pour l'étiquette 'sens debout').

3. Les couleurs, les symboles, le texte, le libellé et la forme des étiquettes ainsi que leur utilisation selon les différentes catégories d'expéditions spéciales qu'elles accompagnent, seront telles que décrites à l'Annexe 'A'.

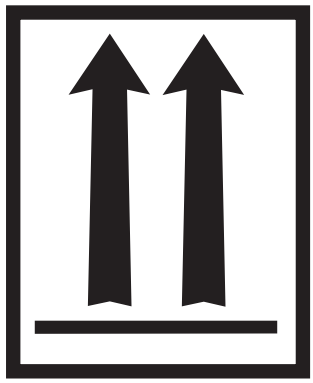
4. Lorsque la place disponible le permet, les étiquettes réglementaires pour expéditions spéciales seront apposées à proximité immédiate du nom et de l'adresse du destinataire.

5. Nonobstant les dispositions des Paragraphes 2 et 3, les Compagnies Membres utiliseront les étiquettes reproduites à l'Annexe 'A' lorsqu'elles remplaceront leurs stocks actuels d'étiquettes.

6. Le texte des étiquettes reproduites à l'Annexe 'A' sera rédigé en deux langues au maximum, l'une d'entre elles devant être l'anglais.

RÉSOLUTION 607

Annexe 'A'



Nom de l'étiquette : Position du colis (sens debout).

Description : Rouge ou noire sur fond contrasté. Dimensions en aucun cas inférieures à 74 mm (2 15/16 pouces) de largeur et 105 mm (41/8 pouces) de hauteur.

Facultatif : Le nom du transporteur peut être imprimé à l'extérieur du bord de l'étiquette.

Nom de l'étiquette : Périssable.

Description : Blanche avec symboles en bleu et caractères imprimés en blanc. Dimensions en aucun cas inférieures à 74 mm (2 15/16 pouces) de largeur et 105 mm (41/8 pouces) de hauteur.

Texte : Uniquement le nom du transporteur (facultatif).

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

Nom de l'étiquette :	Fragile.
Description :	Rouge avec symboles et caractères imprimés en blanc. Dimensions en aucun cas inférieures à 74 mm (2 15/16 pouces) de largeur et 105 mm (41/8 pouces) de hauteur.
Texte :	Uniquement le nom du transporteur (facultatif) et le mot 'Fragile', en deux langues maximum

RÉSOLUTION 612*

DEMANDE DE MODIFICATION DES MONTANTS FIGURANT SUR LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN ET INDIQUER MONTANTS DANS LE DOSSIER D'EXPEDITION

CSC(10)612 Expiration: Indefinite
CSC(19)612 Type: B

IL EST DÉCIDÉ que :

1. PAIEMENT DES FRAIS DE TRANSPORT EN PORT PAYÉ/PORT DÛ

Toute demande de modification dans le mode de paiement des frais de transport de port dû en port payé, ou viceversa, sera faite par l'expéditeur ou son agent, par écrit et avant la remise de l'expédition au destinataire ou à son agent.

2. MONTANT DES DÉBOURS

Toute demande de modification du montant des débours sera faite par l'expéditeur ou son agent, par écrit et avant la remise de l'expédition au destinataire ou à son agent.

3. VALEUR DÉCLARÉE POUR LE TRANSPORT

Toute demande de modification de la valeur déclarée pour le transport sera faite par l'expéditeur ou son agent, par écrit et avant le départ de l'expédition de l'aéroport d'origine. La valeur déclarée pour le transport ne sera pas modifiée après l'envoi de l'expédition de l'aéroport de départ ou dans le dossier d'expédition figurant sur la lettre de transport aérien.

4. MONTANT DE L'ASSURANCE

Toute demande de modification de la valeur d'assurance sera faite par l'expéditeur ou son agent, par écrit et avant le départ de l'expédition de l'aéroport d'origine. Le montant de l'assurance figurant sur la lettre de transport aérien ou dans le dossier d'expédition ne sera pas modifié après l'envoi de l'expédition de l'aéroport de départ figurant sur la lettre de transport aérien.

5. MODIFICATION D'UN MONTANT DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN OU INDIQUER MONTANTS DANS LE DOSSIER D'EXPEDITION

Nonobstant les dispositions ci-dessus, toute demande d'un expéditeur de modifier le montant d'une lettre de transport aérien sera prise en considération par le

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

transporteur pour autant que toutes les dispositions relatives à cette modification soient prises en temps voulu par le/les département(s) approprié(s) du transporteur livreur et/ou émetteur concerné. Si la lettre de transport aérienne peut pas être modifiée avant le départ de l'aéroport d'origine, celle-ci sera (considérée comme) corrigée seulement après réception par le premier transporteur et/ou transporteur émetteur à l'aéroport de départ de la confirmation du transporteur livreur que la correction nécessaire a été faite et notifiée.

RÉSERVES GOUVERNEMENTALES

ZAMBIA

For shipments from/to Zambia, modification from 'charges prepaid' to 'charges collect' basis or vice versa at any stage after the issue of the original Air Waybill, may be made only against delivery of specific written authority for such modification, issued by the Zambian Government Department which issued the import/export permit/licence. (24.8.1977)

RÉSOLUTION 614*

PROCÉDURES POUR DÉBOURS

CSC(18)614 Expiration: Indefinite
CSC(19)614 Type: B

IL EST DÉCIDÉ que :

1. Pour les besoins de cette Résolution, un débours est un montant encaissé à destination qui représente des débours encourus à l'origine pour des services rendus en relation avec le transport par air d'une expédition. Ces services seront limités au transport préalable, au traitement ainsi qu'à la documentation.

2. Le débours est encaissé par le transporteur livreur et il est dû au transporteur émetteur pour paiement à un agent ou à un autre transporteur lorsque cette somme se rapporte à des services rendus avant le transport par air à partir du point de départ figurant sur la lettre de transport aérien ou dans le dossier d'expédition.

3. Le cas échéant, les frais relatifs à l'encaissement de débours seront débités conformément aux Résolutions 509 et 509e.

4. Ces débours seront inscrits sur la lettre de transport aérien conformément à la Résolution 600a, Annexe 'B'. Le montant de ces débours et des frais y relatifs sera inscrit séparément sur la lettre de transport aérien ou dans le dossier d'expédition de la façon suivante :

4.1 chaque débours devra être inscrit séparément en tant que somme due à l'agent ou au transporteur dans la case 'Frais annexes' (Other Charges) en conformité avec la Résolution 600a;

4.2 le montant du débours débité conformément aux Résolutions 509 et 509e sera inscrit sur la lettre de transport aérien comme un montant dû au transporteur dans la case 'Frais annexes' (Other Charges) en conformité avec la Résolution 600a;

4.3 le total des sommes dont il est question aux alinéas 4.1 et 4.2 sera inscrit dans la case 'Total des frais annexes dus à l'agent' (Total Other Collect Charges Due Agent) ou 'Total des frais annexes dus au transporteur' (Total Other Collect Charges Due Carrier);

4.4 Aucune modification du montant des débours ne sera permise, sauf si l'expéditeur ou son agent en fait la demande par écrit avant la livraison de l'expédition au destinataire ou à son agent. Après encaissement du montant modifié auprès du destinataire, la différence résultant de cette modification pourra être réglée à l'origine.

5. Lorsque l'on ne peut procéder auprès du destinataire à l'encaissement des débours et frais applicables et que ceux-ci sont par conséquent débités au transporteur émetteur, ces frais et débours seront refacturés à l'expéditeur ou à l'agent conformément aux dispositions de la Résolution 801r, le cas échéant.

---

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

RÉSOLUTION 618*

RÉGLEMENTATION IATA POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

CSC(06)618 Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que,

1. Dans les cas de vols réguliers et/ou spéciaux, aucune marchandise dangereuse ne pourra être acceptée et transportée à moins que celle-ci ne soit en tous points conforme aux normes internationales ainsi qu'aux pratiques recommandées dans l'Annexe 18 à la Convention concernant l'Aviation Civile Internationale — 'Le transport sûr des marchandises dangereuses par voie aérienne' et ses instructions techniques telles que figurant dans la Réglementation IATA pour le Transport des Marchandises Dangereuses et mentionnées à l'Appendice 'A'[1]. Dans les cas d'extrême urgence, lorsqu'aucun autre moyen de transport ne peut être utilisé, ou lorsque l'adhésion totale aux dispositions prescrites est contraire à l'intérêt public, les Etats concernés[2] pourront accorder une dispense portant sur ces dispositions, ceci pour autant que dans ces cas-là aucun effort ne soit négligé en vue d'exécuter le transport dans des conditions de sécurité équivalentes à celles qu'assure la Réglementation applicable.

RÉSERVES GOUVERNEMENTALES

UNITED KINGDOM

1. In regard to Resolutions 618, 619, 745, 745a, 745b and 801, or any other Resolution dealing with the carriage of dangerous goods or weapons, fire arms and ammunition, as cargo or by passengers, the legislation in the UK takes precedence over these Resolutions. The UK legislation is contained in Air Navigation Order and the Air Navigation (Dangerous Goods) Regulations (April 1985).

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

[1] L'Appendice 'A' a été publié par l'IATA en un document séparé.

[2] Les États concernés sont les États d'origine, de transit, de survol et de destination de l'expédition ainsi que l'État ou les États du transporteur.

RÉSOLUTION 620*

RÉGLEMENTATION IATA CONCERNANT LES ANIMAUX VIVANTS

CSC(18)620 Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que,

1. L'acceptation, l'emballage et la manutention d'animaux vivants pour un transport par air devront être conformes aux dispositions et principes décrits dans la Réglementation IATA concernant les Animaux Vivants, tels que précisés à l'Annexe 'A'[1].

2. Nonobstant ce qui précède, les Compagnies Membres pourront accepter des expéditions d'animaux vivants selon des critères différents de ceux définis dans l'Annexe 'A', à condition toutefois que ceux-ci ne soient pas inférieurs aux normes décrites à l'Annexe 'A' pour le type d'animaux à transporter.

3. Aucune clause de cette Résolution ne pourra obliger une Compagnie Membre à se conformer à ces principes et dispoitions pour l'acceptation et le transport d'animaux vivants dans des avions dont la capacité totale est réservée à ce transport.

4. Les Compagnies Membres devront aviser le Bureau chargé de la Réglementation IATA concernant les Animaux Vivants et des Marchandises Périssables des nouvelles espèces transportées pour que des critères relatifs à l'acceptation et au transport de ces espèces puissent être établis.

RÉSERVES GOUVERNEMENTALES

CANADA

1. Such criteria, standards, charges, rates or conditions of carriage which may be specified in the IATA Live Animals Manual shall not apply in respect of transportation to or from Canada unless clearly provided for in the carrier's tariff in effect and on file with the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. (17.1.74)

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

[1] L'Appendice 'A' a été publié par l'IATA en un document séparé.

RÉSOLUTION 670*

PROCÉDURES RELATIVES À L'ÉCHANGE DE MESSAGES POUR LE FRET

CSC(17)670 Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que,

1. Pour l'échange de messages concernant le fret entre les Compagnies Membres de l'IATA, les Membres ATA et les tierces parties, y compris les administrations douanières, ces messages seront rédigés en conformité soit avec le 'IATA/ATA Cargo Interchange Message Procedures Manual' (Cargo-IMP), soit avec le 'IATA Cargo-FACT Message Manual' (Cargo-FACT) figurant à l'Annexe 'A'[1] de la Pratique Recommandée 1672.

2. Pour l'échange de messages concernant le fret entre les Compagnies Membres de l'IATA et les administrations douanières, la réalisation et la composition de ces messages seont en conformité avec les directives stipulées dans la Résolution 656.

3.1 Les messages pour le fret échangés uniquement entre des tiers pourront être publiés dans le Manuel Cargo-IMP et/ou dans le Manuel Cargo-FACT, pour autant que ces messages soient toutefois parfaitement conformes aux messages standards et que cela constitue un avantage clairement identifié pour les Membres.

3.2 Les demandes de tierces parties pour l'élaboration de messages seront uniquement prises en considération si elles sont soumises par l'intermédiaire et avec le soutien d'unel Compagnie Membre, qui en présentera la nécessité commerciale et les données qui seront requises.

RÉSOLUTION 671

MODIFICATIONS AUX PROCÉDURES D'ÉCHANGE DE MESSAGES SUR LE FRET (CARGO-IMP)

CSC(18)671 Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que :

1. Les propositions en vue de la création de nouveaux messages ou de modifications aux messages existants publiés dans le Manuel IATA/ATA d'échange de messages sur le fret (Cargo-IMP) (Résolution 670, Annexe A) peuvent être soumises en tout temps au Secrétaire des Conférences des services de fret, au moyen du formulaire normalisé reproduit à l'Annexe A. Ces propositions seront diffusées parmi tous les membres du Groupe des procédures administratives pour le fret (CBPP), aux fins d'examen et d'agrément.

2. Les membres du CBPP examineront toutes les propositions qui lui seront ainsi soumises.

3. Si ces propositions reçoivent l'aval du CBPP, le Secrétariat sera chargé de fournir, de concert avec les auteurs desdites propositions, une solution technique détaillée liée au cas approuvé antérieurement par le CBPP, conformément aux conditions soumises avec la demande. Cette solution sera alors soumise à tous les membres de l'Équipe spéciale sur l'échange de données relatives au fret, aux fins d'examen technique et d'évaluation.

4. Si les propositions sont acceptables sur le plan technique, elles seront diffusées à toutes les compagnies membres au moyen d'un « Avis d'amendement », conformément aux procédures détaillées prévues aux termes de la Résolution 601.

5. Si elles sont rejetées par le CBPP, ou jugées inacceptables sur le plan technique, elles seront retournées à leurs auteurs avec une explication sur le motif de ce rejet.

6. Le Secrétariat fera publier les nouveaux messages, ou les modifications ayant été approuvées, soit chaque année, soit tel que requis après consultation avec les membres du CBPP.

7. Lorsque le CBPP accepte à titre de « projet de message » un message qui a été proposé, ce dernier sera clairement désigné comme « projet sujet à révision » et ne sera pas déclaré en vigueur. Aussitôt que le message aura été considéré comme permanent, une nouvelle proposition pourra être soumise.

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

[1] L'Appendice 'A' a été publiute; par l'IATA en un document séparé.

RÉSOLUTION 671

Annexe 'A'

DEMANDE POUR MESSAGE DE FRET EDI

DATE DE SOUMISSION :		NO DE RÉFÉRENCE CHRONOLOGIQUE : YY-X nnn *
NOM DU MESSAGE :		
MODIFICATION : [ ]	OU	NOUVEAU MESSAGE : [ ]
ÉMIS PAR		COMPAGNIE AÉRIENNE OU ORGANISATION
HISTORIQUE :		
APPROBATIONS ANTÉRIEURES :		
BESOINS COMMERCIAUX/FONCTIONNEMENT :		
JUSTIFICATION :		
S'IL S'AGIT D'UN MESSAGE CARGO-FACT, EST-IL COMPATIBLE AVEC LES MESSAGES UN/EDIFACT? [ ]		
LA PROPOSITION SE RAPPORTE-T-ELLE AUX COMMUNICATIONS? [ ]		
PLAN DE MISE EN APPLICATION (Y COMPRISE LES DATES) :		
DATE:		
APPROUVÉ :		PRIORITÉ :
REJETÉ ET MOTIFS :		

* YY = année; X = N pour nouveaux messages; X = C pour modifications; nnn = numéro assigné séquentiellement

Exemple : 94-C-001

CESSION DES DROITS D'AUTEUR

Dans la demande message ci-desus, le soussigné cède et transmet par le présent acte, á compter de la date de soumission, tous droits, y compris les droits d'auteur, de ce travail littéraire, á l'Association du Transport Aérien International (IATA). Le soussigné renonce en outre á tout droit moral, quel qu'il soit, concernant ce travail en faveur de l'IATA.

_____ Propriétaire du droit d'auteur ou son agent autorisé.

Nom :

Titre/Fonction :

DEMANDE POUR DONNÉES DE FRET EDI

Données ID	Description des données	Forme	Statut	Condition	Note	Information répétées		
						Données	Répétition	Localisation

INSTRUCTIONS POUR REMPLIR LA DEMANDE

Données ID — Organiser les données par groupes logiques et connexes et insérer soit :

une lettre majuscule pour identifier le groupe de données;

ou

un chiffre consécutif pour chaque élément de données.

Description des données — Insérer une description concise et significative du groupe de données ou de l'élément de données.

Forme — Insérer un type de caractère (a - alpha, n - numérique, an - alphanumérique, d - décimal, t - texte) pour l'élément de données et le nombre, ou la série minimum/maximum (p.ex. 4…8) de caractères.

Statut — Insérer l'un des statuts suivants pour le groupe de données ou pour l'élément de données :

M — obligatoire (doit être inclus)

C — conditionnel (doit être inclus si la condition indiquée est remplie)

O — facultatif (peut être inclus)

Le statut de l'élément de données se rapporte au groupe de données. Par exemple, dans le cas d'un groupe de données facultatif, la condition pour un élément de données conditionnel est applicable uniquement si le groupe de données facultatif est inclus.

Pour les messages EDIFACT, les statuts obligatoires et conditionnels sont seuls applicables.

Condition — Lorsque le statut du groupe de données ou de l'élément de données est un 'C', insérer la condition pour l'inclusion du groupe de données dans le message.

Note — Si un détail complémentaire est requis au sujet d'un groupe de données ou d'un élément de données, insérer un uméro de référence consécutif et inclure une note explicative sur une feuille de papier séparée.

Informations répétées — Si de multiples occurrences de données sont permises, remplir le questionnaire comme suit :

Données Insérer la donnée ID, ou série de données IDs, du ou des groupe(s) de données ou éléments de données qui peuvent être répétées.

Répétition Préciser combien de fois les données peuvent être répétées. Si un nombre d'occurrences illimité est autorisé, insérer la lettre 'U'.

Localisation Pour une répétition de données au sein d'un groupe de données ou d'une autre série répétitive de données, insérer la donnée ID ou série de données IDs du ou des groupe(s) de données.

DEMANDE DE DONNÉES DE FRET EDI

Données ID	Description des données	Forme	Statut	Condition	Note	Information répétées		
						Données	Répétition	Localisation
A	**DONNEES AGENT**		**M**			**A–H**	**U**	
1	Code de l'Agent	n7	M					
2	Adresse de l'Agent CASS	n4	M					
3	Référence de l'Agent	t14	O					
B	**DONNÉES DE LA LTA**		**M**			**B–H**	**U**	**A–H**
4	Code de la Compagnie Aérienne	n3	M					
5	No de série de la LTA	n8	M					
6	Origine de la LTA	a3	M					
7	Destination de la LTA	a3	M					
8	Unité de poids (K ou L)	a1	M					
9	Poids	d7	M					
10	Date (jour/mois/année) d'émission LTA	an7	M					
11	Code de la monnaie	a3	M					
12	Taux de change	d11	O					
13	Indicationde la LTA	a2	O					
14	Référence de l'Agent	t14	O					
C	**RENSEIGNEMENTS FRAIS'**		**M**		**1**			
15	Frais	d12	M			15–16	4	C
16	Indicateur port payé/port dû	a1	M					
D	**RENSEIGNEMENTS FRACTU RATION'**		**M**					
17	Montant net de facturation	d12	M					
18	Indicateur crédit net	a1	O					
E	**RENSEIGNEMENTS TAXES'**		**O**					
19	Indicateur calcul de taxe	a1	C	20–23 excluded				
20	Indicateur de taxe	a2	C	19 excluded		20–23	U	E
21	Indicateur allocation taxe	a1	C	19 excluded				
22	Montant de la taxe	d12	C	19 excluded				
23	Indicateur taxe créditée	a1	O		2			
F	**RENSEIGNEMENTS COMISSIONS'**		**O**					
24	Indicateur de non-commission	a1	C	25 and 26 excluded				
25	Montant de la commission	d12	C	24 and 26 excluded				
26	Pourcentage de la commission	d12	C	24 and 25 excluded				
G	**RENSEIGNEMENTS 'VENTES'**		**O**					
27	Montant primes sur ventes	d12	O					

Données ID	Description des données	Forme	Statut	Condition	Note	Information répétées		
						Données	Répétition	Localisation
28	Indicateur rêgatif de primes	a1	O		3			
H	**INFORMATION LIBRE**		**O**					
29	Texte libre	t65	O			29	3	H

Note 1: *Seuls les frais suivants peuvent être inclus dans la rubrique Renseignements Frais : poids, valeur, autres frais dus à l'Agent et autres frais dus au transporteur. L'un de ces postes doit être inclus, mais tous les quatre peuvent l'être.*

Note 2: *Si le No 22 est inclus.*

Note 3: *Si le No 27 est inclus.*

PRATIQUE RECOMMANDÉE 1600t

UTILISATION DE CODES-BARRES ET MATÉRIEL Y RELATIF DANS LE CADRE DU TRANSPORT DE FRET

CSPC(21)1600t Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST RECOMMANDÉ que :

1. Si les compagnies membres désirent utiliser des codesbarres sur les documents, étiquettes et matériel de support dans le cadre du transport de fret, elles peuvent utiliser l'un ou l'autre des trois symboles normalisés spécifiés :

1.1 Le code 39, qui consiste en applications alphanumériques discrètes;

1.2 La mention CODABAR, qui consiste en applications numériques discrètes;

1.3 Le code 128, qui consiste en une série complète de caractères ASCII, ou en applications numériques à double densité.

2. Les spécifications techniques de ces trois symboles figurent dans les normes de l'Association AIM (Association of Identification Manufacturers) ainsi que dans les normes de l'ISO. Ces spécifications, portant la dénomination « Annexes A, B et C », peuvent être obtenues auprès de l'AIM.

3. Lorsque les compagnies membres font imprimer d'avance des codes-barres sur les documents, les étiquettes, etc., le code devra être respecté en ce qui concerne les dimensions et les tolérances décrites dans les normes AIM/ISO mentionnées plus haut.

4. Lorsque les compagnies membres ont recours à une matrice de points, ou autre appareil de même nature, pour imprimer des codes-barres sur les étiquettes, cet appareil devra être réglé de manière à ce que l'impression se rapproche autant que possible des dimensions et tolérances décrites dans les normes AIM/ISO mentionnées plus haut.

RÉSOLUTION 801

RÉGLEMENTATION DES AGENCES DE FRET

△ CAC1(MV C092, C110, C114, CAC/51, CAC/52)801 (except USA) (amended)
CAC2(MV C092, C110, C114, CAC/51, CAC/52)801 (amended)
CAC3(MV C092, C110, C114, CAC/51, CAC/52)801 (amended)
Expiration: Indefinite
Type: B

CONSIDERANT QUE la présente Résolution a pour but d'encourager la promotion, la vente et le traitement de transport aérien international en matière de fret assuré par les Compagnies Membres par l'intermédiaire de leurs Agents selon un processus rationnel, ainsi que d'instaurer et de maintenir des normes d'éthique applicables aux pratiques commerciales dans l'intérêt des Compagnies Membres, de leurs Agents et du public en général,

ILA ÉTÉ DÉCIDÉ que les règles et réglementations suivantes seront adoptées :

Section 1 — Qualifications requises pour l'enregistrement et le maintien sur la Liste des Agences de Fret

△ Les conditions requises ainsi que les exclusions énoncées dans cette Section et toutes les conditions détaillées qui en découlent, telles que publiées dans le Manuel de l'Agent de Fret conformément à l'alinéa 1.3.4 de cette Section, seront applicables aussi bien pour l'enregistrement des candidats que pour le maintien des Agents sur la Liste des Agences de Fret (dans ce dernier cas, le mot 'Candidat' mentionné dans cette Section sera également utilisé pour désigner un Agent de Fret enregistré). Lorsque l'Administrateur des Agences a des raisons de penser qu'un Agent cesse d'avoir les qualifications exigées, il demandera au Commissaire aux Agences de procéder à un réexamen de l'agrément de l'Agent.

Une entité juridique désignée par un transporteur aérien comme GSSA pour le pays concerné ne peut pas demander une accréditation en tant qu'agent de fret/intermédiaire. (Un agent général des ventes et des services est un agent auquel une compagnie aérienne a délégué le pouvoir général de la représenter au besoin pour fournir des renseignements supplémentaires ou à d'autres fins de surveillance des ventes sur un territoire déterminé). pour le représenter au besoin

1.1 QUALIFICATIONS

Toute Personne pourra être enregistrée en qualité d'Agent et avoir son nom inscrit sur la Liste des Agences de Fret pour un pays déterminé, pour autant qu'elle soumette une demande d'enregistrement à l'Administrateur des Agences selon la forme prescrite par la Conférence et qu'elle remplisse le conditions suivantes:

1.1.1 Promotion et ventes

le candidat devra, dans le pays spécifié :

1.1.1.1 disposer d'au moins un bureau (ou d'un service rattaché à ce bureau) assurant activement et principalement la promotion et la vente auprès du public de transport aérien international de fret sur les lignes des Membres ainsi que le traitement des expéditions qui s'y rapportent,

1.1.1.2 avoir exercé lesdites acitivités pendant une période de six mois au moins avant la date de la demande,

1.1.1.3 avoir une assurance adéquate couvrant sa responsabilité pour toute perte ou tout dommage que pourrait subir le fret de l'expéditeur;

1.1.2 Services et installations pour le traitement du fret

le Candidat devra offrir au public des installations, du personnel et un équipement appropriés pour remplir au minimum les fonctions suivantes :

1.1.2.1 citer les tarifs des Compagnies Membres, les frais annexes ainsi que les conditions se rapportant à ces tarifs et frais annexes,

1.1.2.2 aider les clients à remplir les formalités requises pour le transport de fret par voie aérienne, y compris les services de réservations,

△ **1.1.2.3** se conformer aux mesures de contrôle de sécurité telles que prescrites par les autorités responsables et périodiquement complétées par les Compagnies Membres. L'Administrateur des Agences peut, de sa propre initiative ou à la demande d'une Compagnie Membre, faire procéder à l'examen d'un Agent afin de s'assurer que les mesures de contrôle de sécurité sont bien appliquées,

1.1.2.4 livrer (ou organiser la livraison) des expéditions à une Compagnie Membre à tout aéroport désigné par celle-ci pour l'acceptation générale de toutes les expéditions prêtes au transport,

1.1.2.5 accepter pour le transport et la livraison (ou organiser la livraison) à une Compagnie Membre des marchandises ses dangereuses conformément à la Réglementation pour le Transport des Marchandises Dangereuses,

1.1.2.6 lorsque le candidat livre (ou organise la livraison) de cargaisons prêtes au transport à une compagnie aérienne en utilisant des Unités de chargement (UC), la ou les personnes affectées par le candidat à la manutention de ces UC doivent bénéficier d'une formation aux exigences adaptée à leurs fonctions et responsabilités et conforme aux exigences de la compagnie aérienne ou à la réglementation 1.6 de l'IATA relative aux UC.

1.1.2.7 percevoir les frais de transport auprès des clients et remettre les sommes dues aux transporteurs;

1.1.3 Exigences minimales concernant le personnel

Lorsqu'une stratégie de formation et d'évaluation basée sur les compétences en matière de marchandises dangereuses est mise en œuvre et acceptée dans le cadre réglementaire national d'un pays, les dispositions suivantes s'appliquent à l'Agent et au personnel qui traite, accepte et/ou gère la cargaison. L'employeur du personnel qui exécute les fonctions visant à garantir que les marchandises dangereuses sont transportées conformément à toutes les réglementations applicables, y compris la réglementation sur les matières dangereuses de l'IATA (DGR), les exigences de l'OACI et celles des agences gouvernementales nationales, doit mettre en place et maintenir un programme de formation aux marchandises dangereuses. La fourniture de cette formation aux marchandises dangereuses doit être adaptée aux fonctions opérationnelles des individus et de leurs tâches, indépendamment des intitulés de postes. Elle doit garantir que tout le personnel possède le niveau de compétence, de formation et d'aptitude pour remplir les fonctions dont il est responsable dans un cadre opérationnel spécifique et pour être en conformité avec les exigences réglementaires nationales et internationales qui s'appliquent à ces opérations. Pour que les personnes conservent un niveau approprié, la formation aux compétences DGR et une évaluation d'aptitude seront répétées au moins tous les 24 mois.

1.1.3.1 Le Candidat devra avoir un minimum de deux employés compétents à temps plein, qualifiés pour fournir les services et assurer le traitement prescrit en 1.1.2;

1.1.3.2 au moins une de ces personnes compétentes, qualifiée pour l'acceptation des marchandises dangereuses tel que décrit en 1.1.3.2(b) de cette Résolution, doit être présente là où du fret aérien est préparé pour le transport pendant les heures d'ouverture, et le Candidat doit fournir les preuves que :

1.1.3.2(a) ces deux personnes sont en possession du Diplôme sanctionnant le cours initial IATA ou ont suivi un cours équivalent donné par un transporteur Membre de l'IATA, un membre de la FIATA dont le cours a été accrédité par la FIATA ou tout autre cours acceptable pour l'administrateur des agences et offert par une compagnie aérienne, une organisation commerciale ou un institut de formation; toutefois, les Agents qui ne satisferont pas à ces exigences, devront fournir la preuve que, parmi leur personnel, au moins deux personnes travaillant à plein temps ont une expérience de 3 ans au moins pendant lesquels elles ont fourni les services et assuré les fonctions de manutention décrits à l'alinéa 1.1.2 du présent Paragraphe;

ces deux personnes sont en possession du Diplôme sanctionnant le cours initial IATA ou ont suivi un cours

équivalent donné par un transporteur Membre de l'IATA, un membre de la FIATA dont le cours a été accrédité par la FIATA ou tout autre cours acceptable pour l'administrateur des agences et offert par une compagnie aérienne, une organisation commerciale ou un institut de formation; toutefois, les Agents qui ne satisferont pas à ces exigences, devront fournir la preuve que, parmi leur personnel, au moins deux personnes travaillant à plein temps ont une expérience de 3 ans au moins pendant lesquels elles ont fourni les services et assuré les fonctions de manutention décrits à l'alinéa 1.1.2 du présent Paragraphe;

1.1.3.2(b) au moment de la demande d'enregistrement et en tout temps après enregistrement, ces deux personnes devront être en possession d'un certificat valable qu'elles auront obtenu au cours des deux années précédentes ou durant toute autre période prescrite par l'autorité locale compétente et attestant que le titulaire a suivi un cours de formation dûment reconnu pour l'acceptation des marchandises dangereuses et a réussi un examen écrit basé sur ce cours;

pour les besoins de la présente Résolution, un cours de formation reconnu signifie :

1.1.3.2(b)(i) un cours IATA

1.1.3.2(b)(ii) un cours d'instruction officiel sur l'acceptation des marchandises dangereuses organisé par une Compagnie Membre,

1.1.3.2(b)(iii) un cours d'instruction officiel d'Acceptation des Marchandises Dangereuses organisé par un institut de formation qui a été évalué et agréé par l'IATA comme étant un institut de formation accrédité (ATS); et/ou un Centre de formation et de l'évaluation basée sur les compétences (CBTA).

△ **1.1.3.2(b)(iv)** Un cours théorique proposé par un institut de formation ou autre établissement qui a été homologué ou répond aux critères établis par l'autorité réglementaire responsable des produits dangereux dans le pays en question. Dans les pays où l'autorité nationale de l'aviation civile ne répertorie pas publiquement les organismes de formation autorisés, les certificats doivent indiquer spécifiquement, ou être accompagnés d'une lettre délivrée par le prestataire de formation attestant que le cours est approuvé par l'autorité d'aviation nationale du pays spécifié ou que le cours est conforme à la réglementation d'aviation nationale de ce pays.

1.1.3.2(b)(v) Cours de formation d'Acceptation des Marchandises Dangereuses d'ICAO-FIATA consacré aux produits dangereux.

1.1.3.2(c) entendu que tous les cours ci-dessus auront préalablement été approuvés par l'Autorité locale compétente responsable de la réglementation quant aux marchandises dangereuses dans le pays d'enregistrement du Candidat, lorsque cette exigence est applicable dans ledit pays;

1.1.3.2(d) tout manquement à renouveler le certificat de cours de formation consacré aux marchandises dangereuses à la date spécifiée par l'Administrateur des Agences l'Agent ne remplissant plus, de ce fait, les conditions du présent alinéa — constituera pour l'Administrateur des Agences un motif pour radier l'Agent de la Liste des Agences;

1.1.3.2(e) la formation citée à l'alinéa 1.1.3.2(b)(i) sera reconnue valable sur la base d'un examen préparé et corrigé par l'IATA, dont le certificat sera remis à chaque candidat qui aura réussi l'examen;

1.1.3.2(f) la formation citée à l'alinéa 1.1.3.2(b)(ii) sera reconnue valable sur la base d'un examen préparé et corrigé par une Compagnie Membre ou par l'organisme compétent en matière de marchandises dangereuses dans le pays concerné, lorsque requis. Cet examen devra, au minimum, être équivalent aux normes requises par l'organisme compétent en matière de marchandises dangereuses dans le pays concerné; toutefois, la Compagnie Membre peut décider d'adopter l'examen de l'IATA, en quel cas un certificat IATA sera remis à chaque candidat qui aura réussi l'examen;

1.1.3.2(g) la formation citée à l'alinéa 1.1.3.2(b)(iii) sera reconnue valable sur la base d'un examen préparé par l'organisme compétent en matière de marchandises dangereuses dans le pays concerné, lorsque requis. En d'autres cas, l'examen sera équivalent aux normes requises avec l'approbation/certification du Centre ATS et/ou Centre CBTA;

1.1.3.2(h) les détails suivants seront publiés à l'avance par les organisateurs des cours d'instruction pour le traitement des marchandises dangereuses lorsque le certificat les sanctionnant est le garant des qualifications exigées selon la présente Réglementation :

- objectifs du cours,
- description détaillée du contenu du cours,
- méthode de formation utilisée,
- méthode d'examen et niveau fixé pour valider les résultats;

1.1.3.3(a) le certificat décerné en vertu de l'alinéa 1.1.3.2(b) du présent Paragraphe devra mentionnner le nom de l'organisme émetteur et la date d'émission, ainsi que la confirmation que :

1.1.3.3(a)(i) l'étudiant a passé l'examen portant sur le contenu du cours et a obtenu la moyenne minimum fixée par les examinateurs;

1.1.3.3(a)(ii) le certificat est valable pour une période de deux ans à compter de la date de son émission ou pour toute autre période que pourraient prescrire les autorités locales compétentes.

1.1.3.3(b) entendu que lorsque le personnel du Candidat se limite à deux personnes, toutes deux doivent satisfaire aux exigences précisées à l'alinéa 1.1.3 du présent Paragraphe;

1.1.3.4 outre les exigences énoncées pour ce qui est de la formation sur l'acceptation des marchandises dangereuses, pour le personnel compétent et qualifié du demandeur décrit ci-dessus tout le reste des personnes affectées par le Candidat au traitement d'expéditions et/ou à leur préparation en vue du transport devront avoir suivi un cours de Formation sur l'acceptation et le

traitement des marchandises dangereuses tel que stipulé par les exigences de l'organisme gouvernemental national et/ou de l'OACI. Les personnes chargées de la manutention des envois,y compris le chargement des envois sur des unités de chargement doivent avoir suivi un cours sur les marchandises dangereuses pour le personnel responsable de la manutention du fret dans un entrepôt, du chargement et du déchargement des unités de charge et du chargement et du déchargement des compartiments de fret des aéronefs conformément aux exigences de l'agence gouvernementale nationale et/ou de l'OACI.

1.1.4/1.1.4.1 Situation financière

La soumission tardive ou inexistante de ses états financiers par un Agent conformément à l'une ou l'autre des dispositions du présent Règlement ou aux Critères financiers locaux applicables, et/ou suivant une demande spécifique et un délai reçus de la part de l'IATA, constituera un motif pour exiger de l'Agent qu'il fournisse une garantie financière sans délai. En outre, en cas de soumission tardive ou de non-conformité récurrente, comme décrit dans les présentes dispositions, l'Agent peut être soumis à d'autres mesures, y compris à des frais administratifs.

1.1.4.1(a)(i) le Candidat devra être en mesure de présenter des comptes certifiés reflétant une situation financière satisfaisante et démontrant qu'il est solvable et apte à faire face à ses engagements. Lors de l'examen de la situation financière du Candidat il sera tenu compte des éléments suivants :

1.1.4.1(a)(i)(aa) disponibilité de fonds liquides suffisants pour faire face aux engagements courants,

1.1.4.1(a)(i)(bb) capital entièrement versé proportionnel aux immobilisations,

1.1.4.1(a)(i)(cc) présence de créances privilégiées, d'engagements hors bilan et de cessions de créances,

△ **1.1.4.1(a)(ii)** le Candidat pourra être appelé à fournir d'autres renseignements ou un apport financier supplémentaire sous forme d'une augmentation de capital ou de caution/garantie émise par une banque ou par une compagnie d'assurances. Si un Agent ne fait pas renouveler, avant la date d'expiration, la garantie émise par une banque ou par une compagnie d'assurances, l'Administrateur des Agences placera l'Agent en régime de paiement au comptant et fera procéder par le Commissaire aux Agences à la révision de l'agrément détenu par l'Agent. L'Administrateur des Agences en informera l'Agent, tous les Membres et, le cas échéant, la Direction de l'ISS. Sous réserve de la révision prévue ci-dessus, si préalablement à la révision l'Administrateur des Agences reçoit la preuve que la garantie a été renouvelée comme requis, il mettra fin à la révision, rétablira les facilités de crédit et en avisera l'Agent, toutes les Compagnies Membres et, le cas échéant, la Direction de l'ISS,

△ **1.1.4.1(b)** l'Administrateur des Agences devra, de sa propre initiative ou à la demande d'une Compagnie Membre, demander un réexamen annuel de la situation financière des Agents. De plus, il pourra périodiquement, mais pas plus d'une fois l'an, demander un réexamen de la situation financière des Agents dans un pays/zone. Il peut demander les documents qu'il estime nécessaires à la conduite d'un tel examen, et l'Agent concerné aura l'obligation de les fournir à la date spécifiée dans la lettre de l'Administrateur des Agences. La non-soumission des documents d'octroi à l'Agent d'un délai de 30 jours pour régulariser sa situation. Toute non-régularisation de l'Agent dans les 30 jours peut constituer un motif d'émission par l'IATA d'une demande de garantie financière à l'Agent et d'un avis de radiation de l'Agent de la liste des agences, sauf si l'Agent soumet la garantie financière requise avant la date de radiation, auquel cas celle-ci ne prendra pas effet. Si l'administrateur des agences émet un avis de radiation dans le cadre de cette disposition, il doit indiquer la date d'entrée en vigueur, laquelle ne doit en aucun cas être postérieure à la date mentionnée dans la clause 14 du Contrat d'agence de fret.

△ **1.1.4.1(c)** lorsque l'Administrateur des Agences déterminera qu'un Agent ne satisfait plus aux critères financiers figurant dans le Manuel, il pourra, si les circonstances l'exigent, prescrire par écrit les mesures appropriées que l'Agent devra prendre pour y satisfaire dans un délai de 60 jours à compter de la notification écrite. L'Administrateur des Agences déterminera si les mesures prescrites ont été prises. Si l'Agent ne s'y est pas conformé l'Administrateur des Agences placera l'Agent en régime de paiement au comptant et fera procéder à un réexamen de l'agrément de l'Agent par le Commissaire aux Agences. L'Administrateur des Agences notifiera cette décision à l'Agent, aux Compagnies Membres et, le cas échéant, à la Direction de l'ISS,

1.1.4.1(d) si à la suite des mesures prises en application des alinéas 1.1.4.1(b) et 1.1.4.1(c) ci-dessus, mais ceci avant la décision du Commissaire aux Agences, l'Agent satisfait aux conditions prescrites par l'Administrateur des Agences, celui-ci mettra fin à la procédure de réexamen et rétablira les facilités de crédit et en avisera l'Agent, toutes les Compagnies Membres ainsi que la Direction de l'ISS, le cas échéant;

1.1.4.2 lorsque la situation financière d'un Agent est soumise à réexamen par le Commissaire aux Agences et que l'Agent n'est pas en mesure de satisfaire aux critères financiers du Manuel, le Commissaire aux Agences, prenant en considération les variations normales du marché, accordera à l'Agent un délai raisonnable pour satisfaire aux critères établis;

1.1.4.3 Nonobstant les dispositions contenues dans les paragraphes 1.1.4.1 et 1.1.4.2, un Agent peut satisfaire à cette exigence de fournir une aide financière supplémentaire conformément à la clause 1.1.4.1(a)(ii) par tout autre type de garantie acceptée par l'Administrateur des Agences de temps à temps;

1.1.5 Autorisation d'exercer une activité commerciale

lorsqu'il s'agit d'une obligation officielle, l'Agent devra être en possession d'une licence valable l'autorisant à exercer son activité. Dans le cas d'une suspension ou du retrait de cette licence, l'Administrateur des Agences devra placer l'Agent en régime de paiement au comptant et faire

procéder par le Commissaire aux Agences à la révision de l'Agrément détenu par l'Agent.

1.1.6 Conformité Règlementaire et Légale

1.1.6.1 le demandeur doit fournir toute documentation requise par l'IATA afin de se conformer aux dispositions contre le blanchiment d'argent, sanctions ou autres exigences réglementaires ou légales applicables.

1.1.6.2 la demande peut ne pas être approuvée si l'IATA considère qu'il est interdit de faire affaire avec le demandeur ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables.

1.2 AUTRES CONDITIONS

1.2.1(a) Le Candidat ne devra pas utiliser un nom qui soit

1.2.1(a)(i) identique ou similaire à celui d'une Compagnie Membre ou de l'IATA, ou bien

1.2.1(a)(ii) le même que celui d'un autre Agent de Fret IATA dans le même pays; cette interdiction ne s'appliquera toutefois pas aux Personnes enregistrées sur la Liste des Agences de Fret avant le 1er avril 1984;

1.2.1(b) l'établissement ne devra pas pouvoir être confondu avec celui d'une Compagnie Membre;

1.2.2 le Candidat devra jouir d'une réputation professionnelle satisfaisante. Cette disposition s'applique à tout le personnel dirigeant du Candidat et à ses principaux actionnaires, directeurs ou cadres.

1.2.3 toute déclaration pertinente faite dans la demande d'enregistrement devra être exacte, complète et ne pas prêter à confusion.

1.3 EXCLUSIONS

1.3.1 Nul ne sera enregistré ou maintenu en qualité d'Agent pour ou dans un pays particulier, s'il se trouve que dans ce pays :

1.3.1.1 une part importante du transport aérien vendu et/ou traité par celui-ci a rapport à des biens qui lui appartiennent;

1.3.1.2 quiconque étant un directeur de l'entreprise du Candidat ou détenant des intérêts financiers dans cette entreprise, ou encore occupant un poste à la direction générale de celui-ci, exerce également ou a exercé des fonctions similaires dans l'entreprise d'un Agent qui :

1.3.1.2(a) est présentement en défaut de paiement et qui est endetté auprès des Compagnies Membres ou dont les dettes ont été réglées ou sont sur le point de l'être entièrement ou en partie au moyen d'une caution financière ou d'une garantie, ou

1.3.1.2(b) a été radié de la Liste des Agences de Fret et qui est encore endetté auprès des Compagnies Membres ou dont les dettes ont été réglées entièrement ou en partie à l'aide d'une caution financière ou d'une garantie. L'Administrateur des Agences pourra toutefois approuver une candidature s'il est convaincu que cette personne n'a pris aucune part aux actes ou négligences qui ont entraîné la radiation ou le défaut de paiement, ou s'il est convaincu que le Candidat va se conformer aux termes du Contrat d'Agence, à la présente Réglementation ainsi qu'aux autres Résolutions applicables.

1.4 BUREAU CONSULTATIF DE FRET IATA (ICAP — IATA Cargo Advisory Panel)

[Note du Secrétariat de l'IATA : les réunions de dialogue ICAP et ICAP ont été dissoutes.

Voir maintenant Conseil Consultatif Local (LCC), Reso. 827]

Section 2 — Procédures

Sur demande, l'Administrateur des Agences devra fournir à tout candidat potentiel une formule de demande d'enregistrement ainsi qu'un exemplaire du Manuel de l'Agent de Fret IATA (au prix coûtant) contenant cette Réglementation ainsi que toute autre information et les directives pertinentes.

2.1 DEMANDE D'ENREGISTREMENT

Tout candidat qui désire figurer sur la Liste des Agences de Fret devra en faire la demande auprès de l'Administrateur des Agences, qui est autorisé à enregistrer le candidat ou à rejeter sa demande :

2.1.1 le candidat devra solliciter son enregistrement pour les activités qu'il exerce à l'intérieur d'un pays portant sur la livraison d'expéditions pour leur transport au départ des aéroports dudit pays ou d'aéroports spécifiés dans les pays limitrophes;

2.1.2 un Agent enregistré conformément aux termes de la présente Réglementation pourra en tout temps, après avoir soumis une demande accompagnée du(des) droit(s) approprié(s), être autorisé par l'Administrateur des Agences à livrer des expéditions pour leur transport au départ d'un aéroport (ou des aéroports) situé(s) dans un pays ou des pays limitrophes de celui pour lequel il est enregistré. L'Administrateur des Agences modifiera en conséquence la Liste des Agences de Fret et demandera au Directeur Général de faire figurer cette autorisation sur le Contrat d'Agence de Fret de l'Agent.

2.2 FORMULE ET TRAITEMENT DE LA DEMANDE D'ENREGISTREMENT

2.2.1 Le candidat devra remplir la formule de demande requise. La candidature déposée devra être accompagnée des documents financiers et autres tels que spécifiés dans le Manuel, ainsi que des droits suivants :

2.2.1.1 le droit de candidature/inscription non remboursable, et

2.2.1.2 le droit d'enregistrement, et

2.2.1.3 la première cotisation annuelle d'agence;

2.2.2 dès réception de la candidature, l'Administrateur des Agences devra s'assurer que le dossier est complet. Si l'un des renseignements requis ou l'un des droits dus n'était pas joint à la demande, l'Adminsitrateur des Agences en informera le candidat;

△ **2.2.3** si l'Administrateur des Agences estime que la demande d'enregistrement est complète, il avisera sans tarder les Compagnies Membres par liste, de la réception de ladite demande. De telles listes seront publiées une fois par mois au moins;

2.2.4 toute Compagnie Membre pourra, dans les 30 jours à compter de la publication de cette liste, soumettre des preuves à l'Administrateur des Agences indiquant les raisons pour lequelles, à son avis, le candidat ne remplit pas toutes les conditions requises pour devenir un Agent. L'Administrateur des Agences devra aviser le candidat qu'une telle réserve a été formulée et lui demander de s'en expliquer;

△ **2.2.5** l'Administrateur des Agences pourra obtenirau moins un rapport d'inspection indépendant pour l'aider à déterminer si le candidat remplit les conditions requises pour devenir un Agent;

△ **2.2.6** l'Administrateur des Agences devra examiner chaque demande ainsi que les informations complémentaires s'y rapportant, avec toute autre information qui pourrait être portée à sa connaissance. Dans les 45 jours qui suivent la publication de la liste précitée, il devra décider si le candidat remplit toutes les conditions requises pour devenir un Agent;

2.2.7 l'Adminstrateur des Agences devra informer le candidat par écrit et sans délai de sa décision et, en cas de rejet de la demande, il devra en indiquer les raisons précises;

2.2.8 tout candidat dont la candidature a été rejetée pourra, dans un délai de 30 jours ouvrables à compter de la notification, demander à l'Administrateur des Agences de revoir sa décision ou invoquer une procédure de révision de cette décision par le Commissaire aux Agences;

2.2.9 tout Membre ayant formulé une réserve aux termes de l'alinéa 2.2.4 de ce Paragraphe pourra, si le candidat concerné est enregistré, demander à l'Administrateur des Agences de revoir sa décision ou demander la révision de l'Agent pour les raisons spécifiées dans la réserve formulée à l'alinéa 2.2.4 de ce Paragraphe. Dans ce dernier cas, l'Administrateur des Agences fera procéder à une révision par le Commissaire aux Agences. L'Administrateur des Agences devra en informer l'Agent, en lui communiquant les raisons ayant motivé cette révision et en lui demandant de fournir au Commissaire aux Agences, avec copie à l'Adminsitrateur des Agences, toute information supplémentaire ou réfutation se référant aux allégations sur la base desquelles la réserve a été formulée.

2.3 MESURES À PRENDRE SUITE À L'ENREGISTREMENT DU CANDIDAT

△ **2.3.1** Si l'Administrateur des Agences établit que le Candidat a démontré qu'il remplissait toutes les conditions requises, il inscrira le nom de celui-ci sur la Liste des Agences de Fret;

2.3.2 le Directeur Général, agissant au nom des Compagnies Membres désireuses de nommer un Agent, passera un Contrat d'Agence de Fret avec chaque Personne ayant été enregistrée en qualité d'Agent conformément aux dispositions de cette Réglementation. L'Administrateur des Agences communiquera immédiatement à toutes les Compagnies Aériennes les noms des personnes avec lesquelles est passé un Contrat d'Agence de Fret et la date de ce Contrat;

2.3.3 l'Administrateur des Agences devra maintenir, publier et diffuser périodiquement une Liste des Agences de Fret contenant le nom de toutes les Personnes avec

lesquelles le Directeur Général a signé un Contrat d'Agence de Fret conformément à l'alinéa 2.3.2 de ce Paragraphe. Cette Liste devra contenir au minimum les informations suivantes :

2.3.3.1 nom de l'Agent,

2.3.3.2 adresse officielle ou enregistrée,
adresse du lieu d'affaires,
adresse postale,
adresse électronique,
adresse de la ou des succursales, le cas échéant,

2.3.3.3 date d'enregistrement,

2.3.3.4 code numérique et identificateur(s) d'établissement de l'IATA,

2.3.3.5 aéroports spécifiés dans un pays limitrophe, le cas échéant;

2.3.4 pour les besoins de cette Réglementation, le nom d'une Personne sera considéré comme inclus dans la Liste des Agences de Fret à compter de la date à laquelle le Contrat est signé jusqu'à la date à laquelle il est annulé.

2.4 NOMINATION DES AGENTS

2.4.1 Procédures de Nomination

2.4.1.1 Une Compagnie Membre pourra nommer un Agent qui figure sur la Liste des Agences de Fret de la manière suivante :

2.4.1.1(a) en déposant auprès de l'Administrateur des Agences une déclaration générale de nomination de tous les Agents. L'Administrateur des Agences devra périodiquement publier dans le Manuel de l'Agent de Fret IATA la liste des Membres ayant déposé une telle déclaration générale, ou bien

2.4.1.1(b) en informant cet Agent par écrit, avec copie à l'Administrateur des Agences, qu'il le nomme spécifiquement comme son Agent;

2.4.2 Date effective

2.4.2.1 cette ou ces nominations prendront effet comme suit :

2.4.2.1(a) en ce qui concerne les Compagnies Membres qui auront déposé leur déclaration générale, dès inclusion de l'Agent sur la Liste des Agences de Fret, ou dès la date à laquelle la déclaration générale est déposée si celle-ci est postérieure à la date d'inscription de l'Agent sur la Liste des Agences de Fret,

2.4.2.1(b) en ce qui concerne les autres Compagnies Membres, dès la date indiquée comme date effective dans la déclaration de nomination de la Compagnie Membre en question. Cette date ne sera pas antérieure à celle de l'inscription de l'Agent sur la Liste des Agences de Fret.

2.5 ANNULATION D'UNE NOMINATION INDIVIDUELLE

Toute Compagnie Membre ayant nommé un Agent pourra annuler cette nomination en en informant l'Agent par écrit, avec copie à l'Administrateur des Agences.

2.6 FOURNITURE DES LETTRES DE TRANSPORT AERIEN PAR LES COMPAGNIES MEMBRES

La fourniture des Lettres de Transport Aérien sera laissée à la discrétion de la Compagnie Membre. La Compagnie Membre aura également le choix d'autoriser ou non l'Agent à émettre, au nom d'elle-même, des Lettres de Transport Aérien Neutres en conformité avec les dispositions de la Résolution 600a.

2.7 CAPACITES ET INDEMNITES

Dans toute intervention effectuée en vertu de la présente Réglementation, des Résolutions 851, 853 et leurs Annexes et de toute autre Résolution applicable, le Directeur Général, l'Administrateur des Agences et le Directeur du Système de Règlement des Comptes de Fret n'agissent pas comme mandants mais comme mandataires des Compagnies Membres en cause. Les Compagnies Membres nommant les Agents s'engagent à exonérer l'IATA, ses responsables employés, le comissaire aux agences de fret, Ombudsman de toutes responsabilités (y compris celle des frais judiciaires) pour toute mesure prise ou omise involontairement dans l'accomplissement de leurs fonctions résultant de l'application de la présente Réglementation (autres que les fonctions accomplies en vertu de la Section 2 de la Résolution 801r). Les Membres qui participent à un Système de Règlement des Comptes de Fret (CASS-Export) ou une importation CASS et des charges terminal (CASS-ITC) s'engagent à indemniser s'engagent à exonérer l'IATA, ses responsables employés, le comissaire aux agences de fret, Ombudsman de toutes responsabilitiés (y compris celle des frais judiciares) pour toute mesure prise ou omise involontairement dans l'accomplissement de leurs fonctions résultant de l'application de ces Systèmes en vertu des Résolutions 851, 853 et leurs Annexes ainsi que de la Section 2 de la Résolution 801r.

2.8 EXIGENCES DISTINCTES EN MATIERE DE GARANTIE FINANCIERE APRES ACCREDITATION POUR LES COMPAGNIES AERIENNES CASS

(i) reconnaissant que l'IATA est mandatée pour procéder à l'évaluation financière des Agents titulaires de l'accréditation en vertu des Critères financiers locaux et pouvant, le cas échéant, exiger une garantie financière.

(ii) Dans certaines juridictions, les Critères financiers locaux peuvent nécessiter d'imposer une garantie bancaire ou financière de l'industrie (une “Garantie financière de l'industrie”); le montant de cette Garantie financière de

l'industrie est calculé sur la base des règlements de comptes CASS de l'Agent de fret.

(iii) Les membres participant au programme des Agents de fret ne doivent pas exiger d'un Agent une double garantie séparée pour couvrir ces mêmes règlements de comptes d'exportation CASS. Cependant, tout membre qui conserve des garanties financières individuelles et bilatérales couvrant de tels règlements de comptes d'exportation CASS doit notifier à l'IATA et seront exclus de la participation à la Garantie financière de l'industrie.

(iv) Au cas où un membre considère la Garantie financière de l'industrie de l'IATA comme inadéquate, le transporteur doit appeler à l'IATA pour engager la procédure appropriée dans le pays pour la revue des Critères financiers locaux.

Section 3 — Commission/Rémunération

Une Commission et/ou une rémunération pour la vente et la gestion du transport de fret aérien international doit/doivent être bilatéralement convenue(s) entre les parties.

Section 4 — Mesures affectant la situation d'un Agent

4.1 RENONCIATION PAR L'AGENT

4.1.1 Un Agent peut en tout temps renoncer volontairement à son statut d'enregistrement en avisant à l'avance et par écrit l'Administrateur des Agences qui en informera toutes les Compagnies Membres. La notification fera mention de la date effective de renonciation, sous réserve de l'accomplissement par l'Agent et chacune des Compagnies Membres l'ayant nommé de toutes les obligations accumulées jusqu'à la date de radiation de la Liste des Agences de Fret;

4.1.2 si un Agent renonce volontairement à la nomination d'une Compagnie Membre, il devra en informer la Compagnie Membre par écrit.

4.2 RADIATION PAR L'ADMINISTRATEUR DES AGENCES

L'Administrateur des Agences pourra, en conformité avec les dispositions de la présente Réglementation, radier un Agent de la Liste des Agences de Fret en le lui communiquant par écrit. Cet avis de radiation prendra effet conformément à cette Réglementation. Cette radiation sera effectuée sous réserve de l'accomplissement par l'Agent et chacune des Compagnies Membres l'ayant nommé, de toutes les obligations accumulées jusqu'à la date de radiation de la Liste des Agences de Fret.

4.3 AVIS DE SUSPENSION PAR L'ADMINISTRATEUR DES AGENCES

Lorsque l'agrément d'un Agent est suspendu en vertu de l'une quelconque des dispositions de la présente Réglementation, l'Administrateur des Agences devra en informer l'Agent par écrit. La suspension prendra effet à compter de la date spécifiée dans la notification écrite de l'Administrateur des Agences.

4.4 EFFETS D'ANNULATION, DE SUSPENSION OU BLAME

4.4.1 Annulation

Lorsqu'une notification de radiation d'un Agent de la Liste des Agences de Fret a été émise par l'Administrateur des Agences :

4.4.1.1 l'Administrateur des Agences devra aviser l'Agent que son Contrat d'Agence de Fret est annulé et il en informera les Compagnies Membres,

4.4.1.2 n'importe quelle autorisation donnée à l'Agent d'émettre des lettres de transport aérien neutres d'issue sera retirée et une comptabilité et un règlement immédiats des argents dus seront exigés,

4.4.1.3 les Compagnies Membres qui ne participent pas aux Systèmes de Règlement des Comptes de Fret devront retirer toute autorisation donnée à l'Agent d'émettre pour leur compte des lettres de transport aérien. Ces Membres devront exiger un relevé comptable et le paiement immédiats des sommes dues;

☐ **4.4.1.4** Si l'Agent est radié de la Liste des Agences conformément à l'une des dispositions du présent Règlement, l'IATA peut annuler la radiation de l'Agent de la Liste des Agences dans les 60 jours suivant sa radiation, à condition que les conditions suivantes soient remplies :

a) Le motif de la radiation soit justifié et l'Agent soit conforme aux exigences d'accréditation/ d'enregistrement;

b) Le cas échéant, la garantie financière détenue avant la radiation est réémise et valide conformément à la Résolution 817;

c) Toutes les transactions comptables dues à ce moment sont réglées;

d) L'Agent n'a pas été déclaré en défaut au cours des 12 derniers mois consécutifs.

4.4.2 Suspension

lorsqu'une notification de suspension de l'agrément d'un Agent a été émise par l'Administrateur des Agences :

4.4.2.1 l'Administrateur des Agences devra en informer les Compagnies Membres,

4.4.2.2 pour la durée de la suspension, toute autorisation donnée à l'Agent d'émettre des lettres de transport aérien neutres, sera retirée,

4.4.2.3 pour la durée de la suspension, les Compagnies Membres qui ne participent pas aux Systèmes de Règlement des Comptes de Fret devront retirer toute autorisation donnée à l'Agent d'émettre pour leur compte des lettres de transport aérien,

4.4.2.4 pour la durée de la suspension, l'Agent pourra continuer à travailler avec les Compagnies Membres en régime de paiement au comptant et sans commission,

4.4.2.5 dans tous les autres domaines, les dispositions de la présente Réglementation ainsi que des autres Résolutions appropriées continueront à être applicables à l'Agent durant la période de suspension;

4.4.3 Blâme

si l'Agent fait l'objet d'un blâme en vertu de l'une quelconque des dispositions de la présente Réglementation, l'Administrateur des Agences enregistrera le blâme infligé à l'Agent et lui communiquera l'avoir fait.

4.5 LICENCE

En plus des mesures affectant la situation d'un Agent qui peuvent être prises conformément à la présente Réglementation, le Contrat d'Agence de Fret d'un Agent et la possibilité pour ledit Agent de travailler avec les Compagnies Membres peuvent être affectés par l'annulation, la suspension ou toute autre condition relative à la licence de l'Agent (lorsque cette licence est officiellement requise) imposée par les autorités gouvernementales du pays où est établi l'Agent. Dans ce cas, l'Administrateur

des Agences avisera sans délai toutes les Compagnies Membres, avec copie à l'Agent, des effets d'une telle décision gouvernementale.

4.6 CAS DE FORCE MAJEURE

L'agent ne saurait être tenu pour responsable de tout retard ou défaillance lié au respect des conditions du contrat d'agence de fret, dans la mesure où (i) il est engendré par un acte religieux, une guerre, une catastrophe naturelle, une grève, un lockout, un conflit social, un arrêt de travail, un incendie, un acte criminel commis par un tiers, une restriction sanitaire, un acte d'autorité ou toute autre cause, similaire ou non, indépendante de sa volonté, et (ii) qui ne résulte pas d'un défaut de diligence raisonnable de sa part (un « retard justifiable »). Si un retard justifiable perdure au moins sept jours, l'administrateur de l'agence peut, à sa seule discrétion, résilier ce contrat en en avisant par écrit au moins sous trente jours l'agent qui a échoué ou dont le passage est différé en raison dudit retard.

4.7 CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE ET LÉGALE

si l'IATA considère qu'il est interdit de faire affaire avec un agent ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables, l'agent sera suspendu ou supprimé de la liste des agences de fret.

Section 5 — Changements de propriété, de statut juridique, de nom ou d'adresse

5.1 NOTIFICATION DE CHANGEMENTS

Les changements en ce qui concerne la propriété, le statut juridique, le nom ou l'adresse d'un Agent seront notifiés à l'Administrateur des Agences et traités conformément aux dispositions de la présente Section. Lorsque le changement de propriété ou de statut juridique d'un Agent implique également un changement de nom ou d'adresse, tous les changements seront notifiés par l'Agent au moyen d'une seule Notification de Changement que l'Administrateur des Agences traitera comme une seule demande.

5.2 TRAITEMENT DES CHANGEMENTS

5.2.1/5.2.1.1 Les changements de propriété suivants nécessitent la souscription d'un nouveau Contrat d'Agence de Fret et seront traités conformément au Paragraphe 5.3 de cette Section :

5.2.1.1(a) dans le cas d'un propriétaire unique, d'associés ou de toute autre association de personnes non constituées en société :

5.2.1.1(a)(i) la cession d'intérêts ayant pour effet de transférer le contrôle de l'Agence d'une personne à une autre qui n'en était pas investie jusqu'alors,

5.2.1.1(a)(ii) l'entrée dans l'Agence d'un nouvel associé ou le retrait d'un associé,

5.2.1.1(b) dans le cas d'une entreprise constituée en société, la cession du fonds de commerce à une personne qui n'est pas un Agent;

5.2.1.2 les changements de propriété suivants, dans le cas d'une société, ne nécessitent pas de nouveau Contrat d'Agence de Fret et seront traités conformément au Paragraphe 5.4 de cette Section :

5.2.1.2(a) une réduction de capital,

5.2.1.2(b) la cession ou l'acquisition par une personne de parts représentant 30% ou plus de la totalité du capital souscrit de l'Agent,

5.2.1.2(c) toute autre cession ou acquisition de parts qui aurait pour effet d'entraîner la dévolution du contrôle de l'Agence au profit d'une personne qui n'en était pas auparavant investie, que ce soit par une seule ou par une série de transactions effectuées au cours d'une période inférieure à trois ans;

5.2.2 les changements de propriété et de statut juridique suivants nécessitent la souscription d'un nouveau Contrat d'Agence de Fret et seront traités conformément au Paragraphe 5.3 de cette Section :

5.2.2.1 dans le cas d'un propriétaire unique, d'associés ou de toute autre association de personnes non constituée en société, la constitution de l'entreprise en société;

5.2.2.2 dans le cas d'une entreprise constituée en société :

5.2.2.2(a) la transformation de l'Agent en une société de personnes ou autre forme d'association,

5.2.2.2(b) tout changement de nature à réduire la responsabilité d'une personne ayant été auparavant directement ou indirectement responsable des dettes de la société.

5.2.3 les autres changements ci-après seront traités conformément aux dispositions des paragraphes appropriés de la présente Section, tels qu'indiqués :

5.2.3.1 décès du propriétaire unique ou d'un membre d'une association de personnes non constituée en société – Paragraphe 5.9;

5.2.3.2 décès d'un actionnaire – Paragraphe 5.10;

5.2.3.3 changement de nom – Paragraphe 5.11;

5.2.3.4 changement d'adresse – Paragraphe 5.12.

5.3 CHANGEMENTS NECESSITANT UN NOUVEAU CONTRAT

Lorsqu'un Agent envisage d'effectuer un changement de propriété et/ou de statut juridique tel que décrit aux alinéas 5.2.1.1 ou 5.2.2 de cette Section :

5.3.1 l'Agent (le Cédant) et le nouveau propriétaire envisagé (le Cessionnaire) devront notifier conjointement à l'Administrateur des Agences le changement proposé dans la forme prescrite à l'Annexe 'A' de cette Réglementation, 30 jours au moins avant la date à laquelle ce changement doit avoir lieu. En même temps, le Cessionnaire devra présenter une demande d'enregistrement pour approbation et inscription sur la Liste des Agences de Fret, selon les dispositions de la Section 2 de la présente Réglementation. Cette demande sera examinée et traitée conformément aux dispositions de ladite Section. L'Agent devra également fournir un état financier actualisé, comme l'exige la Section 1 des présentes règles. Au cas où un Agent est dans l'impossibilité de fournir les documents nécessaires pour procéder à l'examen financier, le changement peut néanmoins être traité, si l'Agent peut fournir une garantie financière égale à ses ventes à risque.

5.3.2 dès réception de la notification de changement de propriété et d'une demande d'enregistrement dûment remplie et soumise à temps pour permettre à l'Administrateur des Agences de la traiter, ce dernier devra souscrire un Contrat d'Agence de Fret provisoire avec le Cessionnaire, à moins que la demande ne révèle ou que l'Administrateur des Agences n'ait des raisons de croire que la demande devrait être rejetée parce que le Cessionnaire ne remplit pas l'une quelconque des conditions de la Section 1 de cette Résolution. Cependant, si le Cessionnaire élimine les motifs de désapprobation à la satisfaction de l'Administrateur des Agences avant qu'une décision finale aura été prise, l'Administrateur des Agences souscrira un Contrat d'Agence de Fret provisoire avec le Cessionnaire;

5.3.3 le Contrat d'Agence de Fret provisoire du Cessionnaire prendra effet à compter de la date effective du changement de propriété et/ou de statut juridique. Le Contrat d'Agence de Fret du Cédant prendra fin à la date effective du changement de propriété et/ou de statut juridique, sans préjudice de l'accomplissement de toutes les obligations contractées antérieurement à la date de cessation;

△ **5.3.4** le Contrat d'Agence de Fret provisoire sera établi dans les mêmes formes et aura les mêmes effets qu'un Contrat d'Agence de Fret ordinaire. L'Administrateur des Agences informera toutes les Compagnies Membres de la souscription d'un Contrat provisoire et au reçu de cette information, les Compagnies Membres pourront entrer en affaires avec le Cessionnaire comme s'il était un Agent.

5.4 CHANGEMENTS NE NECESSITANT PAS DE NOUVEAU CONTRAT

Lorsqu'un Agent envisage d'effectuer un changement de propriété tel que décrit à l'alinéa 5.2.1.2 de cette Section :

5.4.1(a) l'Agent devra notifier à l'Administrateur des Agences le changement proposé dans la forme prescrite à l'Annexe 'A' de cette Réglementation, 30 jours au moins avant que celui-ci n'entre en vigueur. L'Agent devra également fournir au plus vite une copie de ses états financiers courants comme prévu à la Section 1 des présentes règles. Dans le cas où l'Agent est dans l'impossibilité de fournir les documents jugés nécessaires pour procéder à l'examen financier, le changement pourra néanmoins être traité si l'Agent fournit une garantie financière égale à ses ventes à risque. A réception de cette notification, l'Administrateur des Agences devra :

5.4.1(a)(i) adresser une facture à l'Agent couvrant le droit dû pour un changement de propriété comme défini à l'alinéa 11.1.1.4, Section 11 de la présente Réglementation, et

5.4.1(a)(ii) aviser promptement les Compagnies Membres, sous forme d'un bulletin mensuel, qu'une telle notification a été reçue;

5.4.1(b) dans un délai de 30 jours à compter de la publication de cette information, toute Compagnie Membre pourra fournir à l'Administrateur des Agences des preuves démontrant les raisons pour lesquelles, de l'avis de cette Compagnie Membre, l'Agent ne remplit pas les conditions requises pour garder son statut d'Agent. L'Administrateur des Agences devra informer l'Agent qu'une telle réserve a été formulée et lui demander ses commentaires;

5.4.2 dès réception de la notification de changement de propriété, à temps pour permettre à l'Administrateur des Agences de traiter cette demande, celui-ci devra délivrer un agrément provisoire du changement, à moins que le changement ne révèle ou que l'Administrateur des Agences n'ait des raisons de croire que l'Agent ne devrait pas être maintenu parce qu'il ne remplit pas l'une quelconque des conditions figurant à la Section 1 de cette Réglementation. Cependant, si l'Agent élimine les motifs de désapprobation à la satisfaction de l'Administrateur des Agences avant qu'une décision finale ait été prise,

l'Administrateur des Agences donnera une approbation provisoire pour ce changement;

5.4.3 l'approbation provisoire du changement prendra effet à compter de la date du changement de propriété et l'Administrateur des Agences informera toutes les Compagnies Membres en conséquence.

5.5 ABSENCE D'UN AGREMENT OU D'UNE APPROBATION PROVISOIRE

Lorsqu'en vertu des alinéas 5.3.2 ou 5.4.2 de la présente Section l'Administrateur des Agences n'est pas en mesure de souscrire un Contrat d'Agence de Fret provisoire ou d'accorder une approbation provisoire à la date du changement, il devra informer toutes les Compagnies Membres et la Direction de l'ISS en conséquence. Les Compagnies Membres pourront continuer à travailler avec l'Agent en régime de paiement au comptant avec droit à la commission, jusqu'à nouvel avis de l'Administrateur des Agences.

5.6 APPROBATION FINALE PAR L'ADMINISTRATEUR DES AGENCES

△ **5.6.1** En plus de toute mesure qu'il aura prise en conformité avec les termes des Paragraphes 5.3 et 5.4 de cette Section, l'Administrateur des Agences devra obtenir par le moyen et les sources qu'il jugera appropriés, un rapport sur le Cessionnaire ou Agent, selon le cas, indiquant si les conditions de la Section 1 de la présente Résolution sont satisfaites;

5.6.2 si le rapport stipule que lesdites conditions sont remplies et qu'aucune réserve n'a été formulée par une Compagnie Membre dans les 30 jours après notification du changement envisagé de la part de l'Administrateur des Agences, ce dernier devra :

5.6.2.1 dans les cas d'un changement tel que décrit aux alinéas 5.2.1.1 ou 5.2.2 de cette Section, informer le Cessionnaire que le Contrat d'Agence de Fret perdra son caractère provisoire et deviendra définitif,

5.6.2.2 dans les cas d'un changement tel que décrit à l'alinéa 5.2.1.2 de la présente section, informer l'Agent que l'agrément provisoire d'un tel changement perdra son caractère provisoire et deviendra définitif ; l'Administrateur des agences en informera tous les Membres et, si nécessaire, modifiera la Liste des agences de fret

5.7 CONSEQUENCE DE LA DESAPPROBATION

△ **5.7.1(a)** Si l'Administrateur des Agences n'est pas en mesure de souscrire un Contrat d'Agence de Fret en faveur d'un Cessionnaire ou d'approuver de façon définitive un changement à l'égard d'un Agent, selon le cas, il devra immédiatement en aviser le Cessionnaire ou l'Agent et devra en même temps :

5.7.1(a)(i) dans les cas d'un changement tel que décrit aux alinéas 5.2.1.1 ou 5.2.2 de cette Section, aviser par écrit le Cédant qu'il est mis fin à son Contrat d'Agence de Fret à compter de la date de changement de propriété. L'Administrateur des Agences devra également informer par écrit le Cessionnaire que le Contrat d'Agence de Fret provisoire a pris fin, pour autant qu'un tel Contrat ait été souscrit,

5.7.1(a)(ii) dans le cas d'un changement tel que décrit à l'alinéa 5.2.1.2 de cette Section, aviser par écrit l'Agent que l'approbation provisoire qui lui avait été accordée lui est retirée et qu'il est mis fin au Contrat d'Agence de Fret;

△ **5.7.1(b)** l'Administrateur des Agences devra, dans tous les cas, donner les raisons des mesures prises et en informer les Compagnies Membres. Dans les 30 jours qui suivent la notification de l'Administrateur des Agences, le Cessionnaire ou Agent dont la demande a été rejetée pourra demander la reconsidération de la décision prise par l'Administrateur des Agences ou invoquer les procédures de révision de ladite décision par le Commissaire aux Agences;

5.7.2 lorsqu'une demande de reconsidération par l'Administrateur des Agences ou de révision par le Commissaire aux Agences a été introduite, la décision de désapprobation sera suspendue avec effet de statu quo, dans l'attente du résultat de la reconsidération ou de la révision. Si le Commissaire aux Agences confirme la désapprobation, le Cessionnaire ou Agent pourra introduire une demande de révision par arbitrage en vertu de la Section 10 de cette Réglementation. Dans ce cas, la décision de désapprobation demeurera en suspens jusqu'à la publication de la sentence arbitrale;

5.7.3 si le Cédant ou l'Agent, selon le cas, avise l'Administrateur des Agences que le changement de propriété a été annulé et l'Agence restituée intégralement à ses anciens propriétaires, l'Administrateur des Agences devra rétablir le Contrat d'Agence de Fret de l'Agent, rétablir le cas échéant les facilités de crédit et aviser l'Agent et toutes les Compagnies Membres en conséquence.

5.8 ENGAGEMENTS A PRENDRE PAR LE CESSIONNAIRE

A l'exception des cas de changements énoncés à l'alinéa 5.2.1.2 de la présente Section :

5.8.1 toute demande d'agrément devra être accompagnée d'un engagement souscrit par le cessionnaire qui se déclarera solidairement responsable avec le cédant de toutes les obligations incombant au cédant en vertu de son Contrat d'Agence de Fret à la date du transfert de propriété; et

5.8.2 au cas où le cédant est employé par l'Agence ou conserve, directement ou indirectement, des intérêts financiers ou autres dans l'Agence après le changement de propriété, la demande devra être accompagnée d'un engagement du cessionnaire qui déclarera accepter la responsabilité de toute infraction du cédant au Contrat d'Agence de Fret qui aurait pu survenir durant les deux années précédant le changement de propriété, tout comme s'il s'agissait d'une infraction au Contrat d'Agence de Fret du cessionnaire.

5.9 DECES DU PROPRIETAIRE UNIQUE OU D'UN MEMBRE D'UNE ASSOCIATION OU DE TOUTE AUTRE ASSOCIATION DE PERSONNES NON CONSTITUEE EN SOCIETE

5.9.1 En cas de décès du propriétaire unique d'une Agence ou d'un membre d'une association de personnes non constituée en société, l'Agent devra immédiatement le communiquer à l'Administrateur des Agences, qui devra placer l'Agent en régime de paiement au comptant avec droit à la commission et notifier l'Agent et tous les Membres en conséquence. Toutefois, afin de préserver autant que possible la clientèle de l'Agent, l'Administrateur des Agences pourra, à la demande de la personne autorisée légalement à représenter la succession du défunt (dans le cas d'un propriétaire unique) ou du membre survivant d'une association de personnes non constituée en société, souscrire un Contrat d'Agence de Fret temporaire avec le demandeur, rétablir les facilités de crédit et aviser les Compagnies Membres en conséquence. Le Contrat d'Agence de Fret temporaire revêtira la même forme et aura les mêmes effets qu'un Contrat d'Agence de Fret définitif, sauf que :

△ **5.9.1.1** si l'Administrateur des Agences estime, à un moment quelconque, que la situation financière de la succession, de l'association ou autre entreprise non constituée en société n'est pas satisfaisante, il placera l'Agent en régime de paiement au comptant avec droit à la commission, fera procéder par le Commissaire aux Agences à la révision de l'Agrément détenu par l'Agent et en informera l'Agent ainsi que toutes les Compagnies Membres,

△ **5.9.1.2** si, avant la date de révision, la succession ou l'association ou l'entreprise non constituée en société fournit la preuve d'une situation financière satisfaisante, l'Administrateur des Agences devra retirer sa demande de révision et aviser l'Agent et toutes les Compagnies Membres que les facilités de crédit peuvent être rétablies,

△ **5.9.1.3** si une révision a lieu et que le Commissaire aux Agences estime que la situation financière de la succession, de l'association ou autre société non constituée en société le nécessite, il fera en sorte qu'il soit mis fin au Contrat d'Agence de Fret temporaire. L'Administrateur des Agences devra radier l'Agent de la Liste des Agences de Fret et en informer l'Agent ainsi que toutes les Compagnies Membres. Au reçu de cette information, les Compagnies Membres devront prendre les mêmes dispositions que celles prévues lors de la radiation d'un Agent de la Liste des Agences de Fret;

5.9.2 si le représentant légal de la succession du défunt propose de transférer ou confirme le transfert du fonds de commerce de l'Agent à un héritier légataire ou à une autre personne ou notifie que l'intérêt du défunt est retiré de l'association, ce transfert ou retrait sera considéré comme équivalent à un changement de propriété au sens de la présente Section. Le signataire du Contrat d'Agence de Fret temporaire et le cessionnaire notifieront conjointement le changement à l'Administrateur des Agences ainsi qu'il est prescrit à l'alinéa 5.3.1 et les dispositions des Paragraphes 5.3, 5.5, 5.6, 5.7 et 5.8 de la présente Section s'appliqueront;

5.9.3 sauf en cas de résiliation anticipée en application des dispositions des alinéas 5.9.1 ou 5.9.2 de ce Paragraphe, le Contrat d'Agence de Fret temporaire souscrit avec le représentant d'une succession dans le cas d'un propriétaire unique, prendra fin dès que le représentant légal de la succession aura cessé de gérer le Bureau couvert par le Contrat.

5.10 DECES D'UN ACTIONNAIRE

5.10.1 en cas de décès d'un actionnaire d'une société détenant 30% ou plus du capital souscrit ou d'un actionnaire investi du contrôle de l'Agence, l'Agent devra le communiquer immédiatement à l'Administrateur des Agences. Celui-ci devra en informer toutes les Compagnies Membres et demander à l'Agent de présenter son bilan :

5.10.1.1 si la situation financière de l'Agent est jugée satisfaisante, l'Agent pourra continuer à travailler avec les Compagnies Membres en qualité d'Agent enregistré,

5.10.1.2 si la situation financière de l'Agent n'est pas jugée satisfaisante, l'Administrateur des Agences devra placer l'Agent en régime de paiement au comptant avec droit à la commission, faire procéder à la révision de son agrément par le Commissaire aux Agences et en informer l'Agent ainsi que toutes les Compagnies Mmembres;

5.10.2 si la personne autorisée à représenter la succession du défunt proprose ou confirme le transfert de la participation du défunt dans l'Agence à un héritier légataire ou à une autre personne, ce transfert sera considéré comme un changement de propriété au sens de la présente Section. L'Agent informera l'Administrateur des Agences du changement conformément à l'alinéa 5.4.1(a) de la présente Section et les dispositions des Paragraphes 5.4, 5.5, 5.6 et 5.7 de la présente Section s'appliqueront.

5.11 CHANGEMENT DE NOM

△ Si l'Agent change de nom, il devra en avertir sans délai l'Administrateur des Agences. Ce dernier devra s'assurer que le nouveau nom peut être approuvé conformément aux dispositions du Manuel. Si le changement de nom est approuvé, l'Administrateur des Agences devra en informer toutes les Compagnies Membres et inscrire le nouveau nom sur la Liste des Agences de Fret ainsi que sur le Contrat d'Agence de Fret. Si l'Administrateur des Agences désapprouve la demande de l'Agent, il devra faire procéder à une révision par le Commissaire aux Agences.

5.12 CHANGEMENT D'ADRESSE

5.12.1 Si l'Agent change son adresse telle qu'enregistrée sur la Liste des Agences de Fret, il devra avertir sans délai l'Administrateur des Agences qui, à son tour, informera toutes les Compagnies Membres. Le droit

d'agir en qualité d'Agent de Fret sera maintenu sous la nouvelle adresse;

5.12.2 lorsqu'un Agent déménage ou cesse ses activités dans des locaux de vente et/ou de traitement du fret ayant fait l'objet d'enquêtes lors de l'examen de sa demande d'enregistrement, ledit Agent le communiquera à l'Administrateur des Agences sans délai, mais en tous les cas avant la date effective du changement. L'Administrateur des Agences pourra obtenir un rapport d'inspection pour ces nouvelles installations et il devra informer toutes les Compagnies Membres de la nouvelle adresse prévue. Si aucune réserve n'est formulée par une Compagnie Membre dans les 30 jours qui suivent la notification de l'Administrateur des Agences et que le rapport d'inspection est satisfaisant, les nouvelles installations seront considérées comme approuvées. Si le changement est contesté par une Compagnie Membre quelconque durant la susdite période, ou si le rapport d'enquête n'est pas satisfaisant, les nouvelles installations ne seront pas approuvées par l'Administrateur des Agences et le dossier sera référé au Commissaire aux Agences;

△ **5.12.3** si un agent ouvre ou ferme une succursale ou encore en change l'adresse il devra en informer l'Administrateur des agences pour que celui-ci puisse modifier la liste des agences de fret.

5.13 NOTIFICATION TARDIVE OU ABSENCE DE NOTIFICATION DE CHANGEMENT

5.13.1 Si la notification et, le cas échéant, la demande concernant un changement de propriété ou de statut juridique ne sont pas reçues ou le sont après que le changement a eu lieu, l'Administrateur des Agences devra placer l'Agent en régime de paiement au comptant avec droit à la commission dans l'attente de la révision confiée au Commissaire aux Agences. La demande du cessionnaire, le cas échéant, sera traitée en conformité avec les dispositions de la Section 2 de la présente Réglementation;

5.13.2 tout manquement à l'obligation pour un Agent d'informer l'Administrateur des Agences d'un changement de nom ou d'adresse sera un motif suffisant pour placer l'Agent en régime de paiement au comptant avec droit à la commission, dans l'attente de la révision confiée au Commissaire aux Agences.

Section 6 — Réexamen par le Commissaire aux Agences

Les questions qui sont de la compétence du Commissaire aux Agences ainsi que les procédures à appliquer pour le réexamen des Agents sont décrites dans la Résolution 801e.

Section 7 — Encaissement de fonds; irrégularités et défaut de paiement (autres que dans le cadre du Système de Règlement des Comptes de Fret — CASS-Export)

Les procédures à suivre en ce qui concerne la remise des Etats de Ventes ainsi que les paiements versés directement aux Compagnies Membres sont décrites dans la Résolution 801r.

Section 8 — Transmission des LTAs, facturation, paiements et encaissement de fonds et défaut de paiement (dans le cadre du Système de Règlement des Comptes de Fret — CASS-Export)

Les procédures à suivre en ce qui concerne la remise des Etats de Ventes ainsi que les paiements effectués dans le cadre d'un CASS-Export sont décrites dans la Résolution 801r.

Section 9 — Conséquences d'un défaut de paiement

Les procédures à suivre en ce qui concerne les conséquences d'un défaut de paiement sont décrites dans la Résolution 801r.

Section 10 — Révision par arbitrage à la demande de l'Agent

△ 10.1 ACCORD D'ARBITRAGE

10.1.1 Tout demandeur ou agent qui s'estime lésé par une décision du Commissaire de l'Agence (« le Commissaire ») en vertu de la Résolution 811e a le droit de faire réexaminer la décision par arbitrage conformément au Règlement de conciliation et d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale par un ou plusieurs arbitres nommés conformément à ce Règlement.

10.1.2 Sauf accord contraire des parties, la langue de l'arbitrage sera l'anglais, mais à la demande d'une partie, les documents et témoignages seront traduits dans la langue maternelle de la partie requérante.

10.1.3 Le lieu de l'arbitrage sera celui du lieu où se trouve le demandeur ou l'agent, ou celui précisé dans la demande de révision arbitrale, selon le cas, sauf accord contraire des parties.

10.1.4 La sentence du ou des arbitres sera motivée.

10.1.5 La sentence sera définitive et irrévocable pour les parties et sera respectée conformément à ses termes.

10.2 DÉBUT DE L'ARBITRAGE

L'arbitrage en vertu du présent article débutera au plus tard trente (30) jours calendaires à compter de la date de la décision du Commissaire.

Section 11 — Droits d'Agence

11.1 DESCRIPTION DES DROITS

11.1.1 Les droits d'agences, dont les montants seront déterminés par la Conférence en consultation avec le Directeur Général, seront à payer comme suit :

11.1.1.1 Droit d'inscription

un droit d'inscription non remboursable pour chaque pays d'enregistrement et, le cas échéant, pour chaque aéroport spécifié dans chaque pays limitrophe du pays d'enregistrement;

11.1.1.2 Droit d'enregistrement

un droit d'enregistrement pour chaque pays d'enregistrement et, le cas échéant, pour chaque aéroport spécifié dans chaque pays limitrophe du pays d'enregistrement;

11.1.1.3 Cotisation annuelle

une cotisation annuelle pour chaque pays d'enregistrement et, le cas échéant, pour chaque aéroport spécifié dans chaque pays limitrophe du pays d'enregistrement;

11.1.1.4 Droit pour changements

un droit pour le traitement d'un changement de propriété, de nom ou d'adresse;

11.1.2 aucune demande d'inscription sur la Liste des Agences de Fret ne sera prise en considération à moins que les droits d'inscription et d'enregistrement ainsi que la première cotisation annuelle ne soient reçus. Si la candidature est rejetée, les droits d'enregistrement ainsi que les cotisations annuelles seront remboursés au candidat.

11.2 PREMIERE COTISATION ANNUELLE

La première cotisation annuelle d'agences sera perçue à raison de 1/12 ème du montant de la cotisation annuelle d'agence pour chaque mois civil entier compris entre l'inscription sur la Liste des Agences de Fret et la fin de l'année en cours.

11.3 FACTURATION

A l'exception de la première cotisation due au moment du dépôt de la candidature, les cotisations annuelles d'agence devront être payées au plus tard le 1er décembre de l'année précédente en conformité avec les instructions de l'Administrateur des Agences. Les factures de cotisations seront envoyées par l'Administrateur des Agences au plus tard le 1er novembre de chaque année.

11.4 NON-PAIEMENT DES COTISATIONS

11.4.1(a) Si en date du 1er décembre l'Agent n'a pas payé la cotisation annuelle, le Directeur Général avisera sans délai l'Agent par écrit que son Contrat d'Agence de Fret sera résilié si sa cotisation n'est pas reçue en date du 31 décembre. Si à cette date, l'Agent n'a pas effectué le paiement ou fait parvenir à l'Administrateur des Agences une preuve démontrant que l'autorisation légale requise pour un tel paiement a été demandée, mais non encore reçue, le Directeur Général adressera sans délai un avis de résiliation officiel à l'Agent en question. Cet Agent sera radié de la Liste des Agences de Fret par l'Administrateur des Agences qui en informera toutes les Compagnies Membres. Au reçu de cette information, toutes les Compagnies Membres qui auront nommé cet Agent seront tenues de mettre immédiatement fin au Contrat passé avec lui;

△ **11.4.1(b)** nonobstant toutes dispositions contraires, lorsqu'un Agent aura été radié de la Liste des Agences de Fret conformément aux dispositions de l'alinéa 11.4.1(a), l'Administrateur des Agences pourra, au reçu des cotisations annuelles arriérées d'un Agent jusqu'au 1er mars suivant la date fixée du 31 décembre, remettre l'Agent sur la Liste des Agences de Fret, s'il a la certitude que ce règlement tardif est dû à des circonstances échappant au contrôle de l'Agent. Lorsque le règlement est effectué après le 1er mars, l'Administrateur des Agences pourra, s'il est convaincu que le règlement tardif est dû à des circonstances échappant au contrôle de l'Agent, décider de remettre l'Agent sur la Liste des Agences de Fret. Dans les deux cas, l'Agent devra signer un nouveau Contrat d'Agence de Fret et acquitter, si l'Administrateur des Agences le décide, un nouveau droit de candidature et/ou droit d'enregistrement. Le nom de l'Agent sera ensuite réinscrit sur la Liste des Agences de Fret;

11.4.1(c) en cas de radiation d'un Agent de la Liste des Agences de Fret, le remboursement de la cotisation annuelle payée par l'Agent pour l'année en cours sera calculé comme suit :

Radiation entre les	Fraction remboursée
1er janvier et 31 mars	¾
1er avril et 30 juin	½
1er juillet et 30 septembre	¼
1er octobre et 31 décembre	aucun remboursement

11.4.1(d) dans le cas où un Agent ne verserait pas le montant correct des frais administratifs ou de changement à échéance, l'IATA avisera rapidement l'Agent par écrit que son Contrat est résilié. L'avis doit préciser la date à laquelle la résiliation sera effective conformément à la clause de résiliation spécifiée dans le Contrat.

11.4.2 l'Agent ne pourra pas avoir recours à l'arbitrage dans le cas de résiliation de son enregistrement pour nonpaiement de la cotisation.

11.5 UTILISATION DE FRAIS D'AGENCE

Les droits et cotisations perçus par l'Administrateur des Agences au nom de l'IATA seront consacrés par le Directeur Général à l'administration du Programme des Agences IATA, conformément aux directives du Comité Exécutif de l'IATA.

Nonobstant les dispositions ci-dessus, un montant annuel de 15 USD par agent de fret agréé IATA doit être versé à la FIATA/l'AFI pour soutenir le processus de dialogue international entre l'IATA et la FIATA.

RÉSERVES GOUVERNEMENTALES

ITALY

As taras the rules of Resolution 811 (now 801) are concerned, the extension Italy, on ground of the particular rules relating to such, is to be considered to cover also the territories of the Vatican City and the Republic of S. Marino.

ZAMBIA

Section 3, Subparagraph 3.4.2 :

Any disbursement amounts to be entered on the Air Waybill for traffic to/from Zambia shall not be more than USD 100.

RÉSOLUTION 801

Annexe 'A'

l'adresse de l'Administrateur des Agences
Association du transport aérien international

Nom, raison sociale, adresse et code numérique
de l'Agent de Fret IATA (le Cédant)

NOTIFICATION DE CHANGEMENT

Conformément aux dispositions de la Section 5 de la Réglementation des Agences de Fret, nous indiquons ci-après les changements suivants intervenus dans la propriété ou dans la nature de la propriété de l'Agent IATA susnommé (le Cédant), à la suite d'arrangements contractuels ou de négociations et/ou d'un décès : (Note : Une notification de changement séparée doit être complétée pour chacun des pays où l'Agent de Fret IATA prévoit de procéder à un changement de propriété)

	1. SITUATION ACTUELLE	**2. SITUATION FUTURE**
1. Propriétaire unique, association, personne morale, autre; (veuillez préciser)	.....	.....
2. Nom du propriétaire, des associés, des actionnaires encas d'association de personnes non constituée en société	.....	.....
3. S'il s'agit d'une personne morale, indiquer		
(a) Capital souscrit	.....	.....
	Nom/Montant des Actions %	Nom/Montant des Actions %
(b) Nom des détenteurs de parts/actions et montant détenu par chacun d'eux	.....	.....
(c) Nom des directeurs et administrateurs	.....	.....
4. Date effective de la situation future telle qu'indiquée ci-dessus.		
5. Raison sociale, appellation commerciale et adresse complète sous le nouveau régime de propriété.		
6. Ce changement affectera-t-il les locaux qui ont fait l'objet d'une enquête pour l'approbation de la demande d'enregistrement de l'Agent?		
7. Ce changement entraînera-t-il des modifications dans la direction et le personnel de votre agence?		
8. L'un des nouveaux propriétaires, responsables, directeurs ou autre personne ayant autorité pour agir et signer au nom de ladite entreprise a-t-il été impliqué dans une procédure de faillite ou de défaut de paiement? Dans l'affirmative, veuillez donner des précisions.		

△ Conformément aux dispositions de la Section 5, alinéa 5.8.2 de la Réglementation des Agences de Fret, pour autant toutefois que le Cédant soit employé par le Cessionnaire ou qu'il conserve dans l'agence après le changement de propriété, de manière directe ou indirecte, un intérêt financier ou ayant le caractère d'un usufruit, le Cessionnaire soussigné reconnaît et s'engage par la présente à assumer la responsabilité de toute infraction au Contrat d'Agence de Fret qui pourrait avoir été commise par le Cédant durant les deux années précédant immédiatement le changement de propriété. Cette infraction sera considérée comme s'il s'agissait d'une infraction au Contrat d'Agence de Fret du Cessionnaire.

L'Agent (le Cédant) a informé le Cessionnaire de la nécessité de se conformer aux dispositions de la Section 5 de la Réglementation des Agences de Fret si ce dernier désire être inscrit sur la Liste des Agents IATA en tant qu'Agent enregistré et, de plus, qu'un tel enregistrement ne pourra s'effectuer que si le Cessionnaire se conforme en tous points aux dispositions de la Réglementation des Agences de Fret.

L'Agent soussigné (le Cédant) et le Cessionnaire sont conscients de l'obligation et s'engagent à être conjointement et solidairement responsables de toutes obligations envers une Compagnie Membre de l'IATA ou envers l'IATA telles que découlant du Contrat d'Agence de Fret du Cédant antérieurement à la date de cessation de celui-ci ou à la date à laquelle l'Administrateur des Agences a reçu ladite notification, la plus tardive des deux dates prévalant.

.....
Nom de l'Agent (Cédant)

.....
Signature autorisée pour le compte de l'Agent (Cédant)

....
Témoin — Nom, titre/fonction du signataire (dactylographiés ou en majuscules)

Date : .....

.....
Nom du Cessionnaire

.....
Signature autorisée pour le compte du Cessionnaire

....
Témoin — Nom, titre/fonction du signataire (dactylographiés ou en majuscules)

Date : .....

RÉSOLUTION 801

Annexe ‘B’

Agent _____

Adresse _____

_____

Nº de code IATA _____

FACTURE POUR VENTES DE FRET/AJUSTEMENT***
COMPAGNIES MONDIALES 999 MONNAIE

Adresse _____

_____

Facture No/Date:

Page _____ de _____

PÉRIODE FACTURÉE

Nº de série de LTA code original	TAXATION EN PORT PAYÉ		TAXATION EN PORT DÛ		AUTRES DÉBOURS EN PORT PAYÉ DANS LA COMPAGNIE**							Information de l’Agent
	Taxation au poids	Autres débours dus à la compagnie	Taxation au poids	Autres débours dus à l’Agent	A	B	C					
(Facultatif) (1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
	← Colonnes obligatoires →				← Colonnes facultatives →							
TOTAUX												

RÉCAPITULATION

Total des débours en port payé dus à la compagnie (cols. 2 + 3) CCY _____

Total des ventes donnant droit à une rémunération (cols. 2 + 4) CCY à %

Rémunération due à l’Agent CCY _____

Autres débours dus à l’Agent CCY _____

Sommes MCO CCY _____ CCY _____

MONTANT NET DÛ À LA COMPAGNIE/L’AGENT CCY _____

* y compris taxation à la valeur

** colonnes A et B devront préciser les débours prévus, c’est-à-dire ceux qui sont les plus fréquents. Colonne C précisera les autres débours – mentionnés verticalement si supérieurs à un seul et identifiés par le code de la LTA défini dans la Résolution 600a.

*** un ajustement sera fait si des postes facturés antérieurement sont annulés et ajustés. L’une des colonnes facultatives sera intitulée “Référence d’Ajustement”.

RÉSOLUTION 801a(II)

CONTRAT D'AGENCE DE FRET (II)

CAC1(34)801a (except USA) (amended)
CAC2(34)801a (amended)
CAC3(34)801a (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que le Contrat d'Agence de Fret suivant est adopté et sera mis en vigueur sur notification de la Conférence des Agences de Fret.

CONTRAT D'AGENCE DE FRET

△ UN CONTRAT est passé ce .... jour de .... 20 .... ENTRE chaque Compagnie Membre de l'IATA (dénommée ci-après 'le Transporteur') qui a nommé l'Agent en conformité avec la Réglementation des Agences de Fret, représentée par le Directeur Général de l'IATA ou par son représentant délégué, agissant pour le compte desdites Compagnies Membres de l'IATA d'une part ET ..... dont le siège social està ..... (dénommé ci-après 'l'Agent') d'autre part, en ce qui concerne la promotion et la vente de transport aérien international de fret (appelé ci-après 'transport aérien de fret') à l'intérieur ..... (indiquer le pays spécifique de l'Agent) (appelé ci-après 'le pays spécifié'), ainsi que le traitement et la livraison aux Transporteurs des expéditions de marchandises à l'intérieur du pays spécifié et à(aux) aéroport(s) suivant(s) situé(s) dans un(des) pays limitrophe(s) du pays spécifié .....

IL EST EXPRESSEMENT CONVENU CE QUI SUIT :

1. Entrée en vigueur

Le présent Contrat prendra effet entre l'Agent et un Transporteur dès nomination de l'Agent par ledit Transporteur conformément à la Réglementation des Agences de Fret applicable dans tous les pays à l'exception des Etats-Unis. Un Transporteur peut nommer un Agent soit par nomination individuelle soit par déclaration générale. Dès son entrée en vigueur, le présent Contrat et ses avenants éventuels auront la même validité et les mêmes effets que si le Transporteur et l'Agent s'y trouvaient tous deux nommément désignés et y avaient apposé leur signature comme parties.

2. Règles, Résolutions et dispositions incorporées dans le Contrat

2.1(a) Les termes et conditions qui régissent les relations entre le Transporteur et l'Agent sont libellés dans les Résolutions (et autres dispositions qui en découlent) contenues dans le Manuel de l'Agent de Fret ('le Manuel') tel que périodiquement publié sous l'autorité de l'Administrateur des Agences et qui accompagne ce Contrat. Le Manuel contient :

2.1(a)(i) la Réglementation des Agences de Fret,

2.1(a)(ii) d'autres Résolutions de l'IATA applicables aux Agents.

2.1(b) Ces Réglementations, Résolutions et autres dispositions, telles que modifiées de temps à autre, sont réputées être incorporées et faire partie intégrante de ce Contrat et le Transporteur ainsi que l'Agent conviennent de s'y conformer. Toute modification à ces Règles et Résolutions sera soumise au processus consultatif qui est un élément du mécanisme utilisé aux fins de modifier ces Règles et Résolutions tel que décrit dans le Manuel;

2.2 l'Agent reconnaît avoir reçu un exemplaire de l'édition courante du Manuel et pris connaissance de son contenu;

2.3 l'Administrateur des Agences fournira à l'Agent les éditions ultérieures du Manuel ainsi que toutes les modifications y apportées. L'Agent sera par ailleurs avisé de toute modification apportée au contenu de ce Manuel et ces modifications seront considérées comme y étant incorporées;

2.4 les termes et expressions utilisés dans le présent Contrat s'entendent au sens des définitions qui en sont données dans la Réglementation des Agences de Fret, à moins que le contexte ne l'exige différemment. En cas de conflit, contradiction ou inconséquence entre l'une quelconque des dispositions auxquelles l'Agent est tenu de se conformer en vertu de l'alinéa 2.1 du présent Paragraphe et l'une quelconque des dispositions du présent Contrat, ce sont ces dernières qui prévaudront.

3. Étendue du mandat de l'Agent

3.1 Le mandat confié à l'Agent pour représenter le Transporteur ne pourra être exercé que dans les limites autorisées par le présent Contrat;

3.2 selon les dispositions du présent Contrat, l'Agent représentera le Transporteur pour la vente de transport aérien de fret, autre que le courrier, sur les services du Transporteur et, avec l'autorisation écrite de ce dernier, sur les services d'autres transporteurs aériens avec qui le Transporteur a conclu un accord d'échange intercompagnies;

3.3 en ce qui concerne les appareils ou itinéraires du Transporteur sur lesquels toute expédition est appelée à être transportée ainsi que tout service à fournir par le Transporteur, l'Agent exercera sa représentation dans les seules limites fixées par le présent Contrat ou telles qu'ultérieurement autorisées par le Transporteur;

3.4 lorsque l'Agent procède à un groupage de marchandises et les livre au Transporteur en une seule expédition prête au transport pour le compte d'un certain nombre d'expéditeurs ou d'Agents, les dispositions du présent Contrat s'appliqueront uniquement à la Lettre de Transport Aérien émise au nom du Transporteur et qui couvre l'expédition en groupage.

4. Lois et règlements gouvernementaux

L'Agent observera toutes les lois et règlements gouvernementaux applicables à la vente de transport aérien de fret ou à tous autres actes accomplis par lui en vertu du présent Contrat.

5. Dispositions générales

5.1 L'Agent s'engage à ce que toute vente de transport aérien de fret et tout traitement d'expéditions effectués aux termes du présent Contrat par l'Agent, ses responsables ou ses employés le seront en stricte conformité avec les tarifs, règlements et conditions régissant la vente et l'utilisation dudit transport, tels que publiés dans les Conditions de Transport ou dans les tarifs, horaires, avis, instructions et autres documents du Transporteur, sauf arrangement différent convenu entre le Transporteur et l'Agent. Le Transporteur devra fournir à l'Agent toute information nécessaire à cet effet;

5.2 l'Agent s'engage à disposer partout où ses expéditions sont préparées 'prêtes au transport', de locaux, personnel et équipement tels que les requiert la Réglementation des Agences de Fret;

5.3 l'Agent devra se conformer aux mesures de contrôle de sécurité prescrites par les autorités compétentes ainsi qu'à toutes autres mesures requises dans les Résolutions de l'IATA et stipulées dans le Manuel;

5.4 l'Agent ne sera en aucune manière autorisé à modifier les termes et conditions tels que libellés dans les documents et instructions du Transporteur;

5.5 l'Agent devra transmettre au Transporteur toutes demandes ou détails spécifiques se rapportant à chaque expédition, de manière à lui permettre d'assurer un service efficace à ses clients; étant entendu que toutes ces demandes ou détails spécifiques transmis par des moyens électroniques le seront en conformité avec les normes établies de l'industrie;

5.6 l'Agent veillera à ce que les expéditions soient livrées au Transporteur à tout aéroport désigné par le Transporteur pour la prise en charge générale de toutes les expéditions correctement emballées, marquées, accompagnées des documents nécessaires, adressées et étiquetées conformément aux Résolutions applicables de l'IATA, de façon à être prêtes au transport;

5.7 lorsque l'Agent accepte des marchandises pour transport par voie aérienne sans mention spécifique du transporteur, l'Agent sera responsable des marchandises jusqu'à et y compris leur livraison au Transporteur;

5.8 l'Agent devra être au bénéfice d'une assurance adéquate, lorsque disponible, qui couvre sa responsabilité aux termes du présent Contrat quant aux pertes de colis et aux dégâts subis par les colis des expéditeurs;

5.9 l'Agent n'acceptera pas pour livraison au Transporteur une expédition composée d'articles ou contenant un article appartenant à la catégorie des Marchandises Dangereuses telles que détaillées dans l'édition courante de la Réglementation IATA pour le Transport des Marchandises Dangereuses, sans qu'un certificat établi selon la forme prescrite par l'IATA soit signé par l'expéditeur, confirmant que l'article est correctement décrit par son nom, qu'il est emballé, marqué et étiqueté de façon à supporter un transport aérien en conformité avec la Réglementation IATA pour le Transport des Marchandises Dangereuses. L'Agent ou le personnel travaillant pour lui peut signer une telle déclaration s'il a été autorisé par l'expéditeur à agir pour son compte afin d'assumer les responsabilités de l'expéditeur associées à la préparation, à l'emballage, au marquage et à l'étiquetage de l'expédition et s'il a reçu la formation stipulée en 1.5 de la Réglementation applicable de l'IATA pour le transport des marchandises dangereuses.

6. Dénomination de l'Agence

6.1 L'Agent pourra indiquer sur ses en-têtes de lettres, dans sa publicité, les insertions et listes téléphoniques, sur les enseignes de ses bureaux ou ailleurs encore, qu'il est un 'Agent' ou 'Agent de Fret' mandaté par le Transporteur; il ne fera toutefois pas usage d'une appellation tendant à indiquer ou à faire croire d'une façon quelconque que son bureau est un bureau de la Compagnie Membre;

6.2 la(les) dénomination(s) sous laquelle l'Agent exercera ses activités ou sous laquelle fonctionnent ses bureaux, ne pourra être autre que celle libellée dans le présent Contrat, enregistrée auprès de l'IATA et qui figure sur la Liste des Agences de Fret.

7. Publicité et promotion à l'appui des services de la Compagnie Membre

L'Agent fera connaître au public les services du Transporteur et devra les promouvoir par tous les moyens raisonnablement applicables, y compris l'utilisation de matériel d'affichage, publicitaire ou promotionnel mis à sa disposition par le Transporteur; étant entendu toutefois que le matériel à caractère permanent ou de valeur et désigné comme tel par le Transporteur, demeurera la propriété de celui-ci.

8. Garde et émission des lettres de transport aérien

8.1 Les lettres de transport aérien pourront être émises par l'Agent uniquement dans le pays pour lequel il est dûment enregistré auprès de l'IATA et qui figure sur la Liste des Agences de Fret. Sur présentation des lettres de transport aérien correctement émises par l'Agent en vertu du présent Contrat et après remise au Transporteur des exemplaires qui lui sont destinés, le Transporteur acceptera l'expédition décrite dans lesdits documents aux fins de son transport aérien;

8.2 l'Agent sera responsable de la bonne garde, tant qu'il les aura en sa possession, des lettres de transport aérien ainsi que des numéros de séries de lettres de transport aérien qui lui ont été fournis pour utilisation dans un contexte électronique et qu'il peut utiliser pour un transport à effectuer en vertu de ce Contrat; l'Agent sera par ailleurs responsable envers le Transporteur de tous dommages et pertes subis ou des frais encourus par le Transporteur par suite de l'utilisation licite ou abusive de ces lettres de transport aérien ou des numéros de séries de lettres de transport aérien;

8.3 les lettres de transport aérien du Transporteur fournis à l'Agent et les numéros de séries des lettres de transport aérien du Transporteur fournis à l'Agent pour usage dans un contexte électronique, sont et restent la

propriété du Transporteur tant qu'ils se trouvent sous la garde de l'Agent, et l'Agent reconnaît et accepte n'avoir aucun droit de propriété sur ces documents ou ces numéros de séries de lettres de transport aérien. Le Transporteur pourra en tout temps et à sa seule initiative, demander à l'Agent de lui renvoyer ces documents et l'Agent s'engage à les lui restituer sans délai; de plus, le Transporteur pourra en tout temps et à sa seule initiative, exiger de l'Agent qu'il cesse d'émettre des lettres de transport aérien neutres au nom du Transporteur;

8.4 sauf autorisation écrite du Transporteur, l'Agent n'émettra pas de lettres de transport aérien fournies par le Transporteur pour une vente de transport aérien de fret sur les services de tout autre transporteur;

8.5 l'Agent ne devra pas émettre de lettre de transport aérien avant réception de l'expédition complète.

9. Montants dus par les Agents aux Compagnies Membres — paiements

9.1/9.1.1 L'Agent sera responsable du paiement de toutes sommes dues au Transporteur en vertu du présent Contrat telles que résultant de l'émission de tout document de transport au nom dudit Transporteur et/ou de la vente de services annexes dans le cadre du présent Contrat;

9.1.2 la responsabilité pour le paiement en vertu de l'alinéa 9.1.1 s'appliquera, que ces sommes aient été ou non encaissées par l'Agent;

9.2/9.2.1 ces sommes, y compris la commission applicable que l'Agent est en droit de réclamer en vertu du présent Contrat, sont et restent la propriété du Transporteur;

9.2.2 ces sommes seront gardées en dépôt par l'Agent comme propriété du Transporteur ou en son nom, jusqu'à ce qu'il en ait été rendu compte à ce dernier de manière satisfaisante et que le règlement en ait été effectué conformément à la Réglementation des Agences de Fret même si, selon cette Réglementation, la garde temporaire de ces montants aura été concédée à l'Agent;

9.2.3 le Transporteur pourra, sous réserve de respecter les réglementations de contrôle des changes, préciser les devises dans lesquelles les règlements devront être effectués. Sauf instructions différentes du Transporteur, l'Agent sera en droit de déduire des règlements effectués la commission applicable à laquelle il a droit en vertu du présent Contrat.

10. Paiements

10.1 L'Agent devra verser ces sommes au Transporteur aux conditions et délais périodiquement précisés par écrit par le Transporteur, conformément aux dispositions de la Réglementation des Agences de Fret;

10.2 lorsque l'Agent est déclaré en faillite, placé sous contrôle d'un syndic de faillite ou d'un administrateur judiciaire, entre en liquidation ou fait l'objet de toute autre procédure judiciaire similaire affectant ses activités courantes, tous les montants dus en relation avec le présent Contrat devront être réglés immédiatement.

11. Remboursements

L'Agent effectuera des remboursements uniquement sur instructions écrites du Transporteur et contre reçu de la personne autorisée à recevoir le remboursement, en conformité avec les tarifs du Transporteur, ses règles, règlements et instructions et ne pourra prélever ou retenir une somme quelconque sur le montant de ce remboursement à titre de taxe ou à quelque autre titre que ce soit.

12. Rémunération

Le Transporteur devra rémunérer l'Agent pour les services rendus en vertu du présent Contrat selon des modalités et un montant périodiquement fixés et communiqués par le Transporteur à l'Agent.

13. Transfert, cession, changement de statut juridique, de propriétaires, de dénomination ou d'adresse

13.1 L'Agent ne pourra céder ou transférer à quiconque tout ou partie du présent Contrat, ni son droit à toute rémunération payable en vertu du présent Contrat;

13.2 lorsque l'Agent se propose de procéder à un changement quelconque de statut juridique, de propriétaires, de dénomination ou d'adresse (dans l'acception de ces expressions telles qu'elles sont utilisées dans la Réglementation des Agences de Fret), l'Agent s'engage à se conformer aux procédures libellées à la Section 5 de cette Réglementation.

14. Résiliation

14.1 Ce Contrat pourra être résilié sous réserve de l'accomplissement de la totalité des obligations incombant aux parties avant la date de résiliation :

14.1.1 quant à son effet entre l'Agent et le Transporteur, en tout temps moyennant un préavis de 15 jours donné par écrit par l'une des deux parties à l'autre;

14.1.2 quant à son effet entre l'Agent et tous les Transporteurs :

14.1.2(a) par notification écrite de l'Agent à l'Administrateur des Agences avec effet immédiat dès réception ou à une date ultérieure, telle que précisée dans la notification;

14.1.2(b) en vertu d'une décision prise par le Commissaire aux Agences, l'Administrateur des Agences ou un Conseil d'Arbitrage conformément à la Réglementation des Agences de Fret, par notification écrite adressée à l'Agent par l'Administrateur des Agences au nom des Transporteurs, et appelée à prendre effet selon les conditions fixées par la Réglementation des Agences de Fret;

14.2 dès résiliation du Contrat, l'Agent devra immédiatement restituer toutes les lettres de transport aérien détenues et effectuer le règlement immédiat de toutes les sommes dues en vertu des termes du présent Contrat avec un relevé comptable circonstancié et satisfaisant à l'appui. L'Agent sera tenu responsable de toute perte ou dommage subi par le Transporteur par suite de la perte

ou d'un usage abusif par l'Agent des lettres de transport aérien, ou de l'usage abusif par l'Agent de numéros de séries de lettres de transport aérien à lui fournis pour usage dans un contexte électronique, qui ont été en possession de l'Agent et n'ont pas été restituées à l'échéance du Contrat.

15. Arbitrage

Pour toute affaire soumise à arbitrage en vertu des dispositions de la Réglementation des Agences de Fret, l'Agent déclare se soumettre à l'arbitrage conformément aux dispositions de la susdite Réglementation et s'engage à observer les procédures prévues à cet effet et à se conformer à toute sentence arbitrale rendue en application de ces procédures.

16. Dédommagements et renonciation

16.1 Le Transporteur s'engage à dédommager l'Agent, ses responsables et employés et à les dégager de toute responsabilité en cas de perte, préjudice ou dommage survenant soit en cours de transport ou durant l'accomplissement des prestations annexes fournies par le Transporteur à la suite d'une vente effectuée par l'Agent en vertu du présent Contrat, soit par suite de la défaillance du Transporteur à fournir ce transport ou ces prestations, sauf dans la mesure où la perte, le préjudice ou le dommage sont imputables à l'Agent, ses responsables ou employés, ou que ceux-ci y auront contribué;

16.2 l'Agent s'engage à dédommager le Transporteur, ses responsables et employés et à les dégager de toute responsabilité pour toute perte, tout préjudice ou tout dommage résultant soit de la négligence ou d'une omission de l'Agent, de ses responsables ou employés, soit d'une infraction de l'Agent au présent Contrat, sauf dans la mesure où la perte, le préjudice ou le dommage sont imputables au Transporteur, à ses responsables ou à ses employés, ou que ceuxci y auront contribué;

16.3 L'Agent prend acte de ce que le Transporteur, les autres Compagnies Membres de l'IATA, le Directeur Général, l'Administrateur des Agences, le Commissaire aux Agences et la Direction du CASS sont tenus, en vertu de la Réglementation des Agences de Fret, d'envoyer des notifications, de donner des instructions et de prendre des mesures en exécution de cette Réglementation et qu'ils devront notamment dans les circonstances qui y sont prévues, signaler les retards et défauts de paiement, les présomptions d'infractions ainsi que les faits justifiant le retrait d'un Agent de la Liste des Agences ou l'attribution d'un blâme à un Agent. L'Agent renonce par les présentes à toute réclamation et à tout recours à l'encontre du Transporteur, des autres Compagnies Membres de l'IATA, de l'IATA et de ses responsables et employés, pourtoute perte, tout préjudice ou tout dommage (y compris en matière de diffamation, de quelque nature que soit l'acte diffamatoire) survenant à la suite de tout acte ou omission commis de bonne foi dans l'accomplissement de leurs obligations ou fonctions aux termes de cette Réglementation. L'Agent s'engage à les dédommager de tout recours formé par ses responsables ou employés.

17. Droits d'Agence

L'Agent versera à l'IATA les droits d'Agence dont les montants et les délais de versement sont prescrits dans la Réglementation des Agences de Fret.

18. Notifications

18.1 Sera réputée valable toute notification à envoyer en vertu du présent Contrat par le Transporteur ou l'Administrateur des Agences à l'Agent, ou par l'Agent au Transporteur ou à l'Administrateur des Agences, si cette notification est expédiée par des moyens attestant de son envoi ou de son reçu, et adressée, selon le cas à :

18.1.1 l'attention du responsable en chef au bureau principal de l'Agent;

18.1.2 au siège du Transporteur;

18.1.3 l'attention de l'Administrateur des Agences à l'adresse figurant dans ce Contrat. Les éventuels changements d'adresse seront communiqués par écrit à l'Agent par l'Administrateur des Agences.

19. Droit applicable

Le présent Contrat sera interprété et régi à tous égards selon le droit en vigueur dans le pays spécifié au préambule de ce Contrat.

20. Indivisibilité du contrat

Au cas où une disposition quelconque du présent Contrat viendrait à être tenue pour nulle, cette nullité n'affecterait en rien les autres dispositions qui n'en continueront pas moins d'être en vigueur et d'engager les parties.

21. Annulation des contrats antérieurs

Le présent Contrat annulera et remplacera tout Contrat d'Agence de Fret souscrit antérieurement entre les parties sans préjudice des droits acquis et des engagements existants à la date de souscription du présent Contrat.

Le Directeur Général de l'Association du Transport Aérien International agissant pour le compte des Transporteurs auxquels référence est faite au préambule de ce Contrat.

par .....
(Représentant délégué)

L'Agent	TEMOIN
par	.....
(Signature)	(Signature)
.....	.....
(Nom dactylographié ou en majuscules)	(Nom dactylographié ou en majuscules)
.....	.....
(Titre ou fonction)	

.....
(Adresse complè te de l'Agence)

Note: *Lorsque, en vertu du droit local, la souscription du Contrat nécessite la légalisation ou l'authentification des signatures des parties par devant notaire, ces formalités*

devront être accomplies. L'espace ci-dessous peut être utilisé à cet effet.

Note de l'editeur: *En cas de conflit entre le texte français et le texte anglais, c'est ce dernier qui prévaudra.*

RÉSERVES GOUVERNEMENTALES

ITALY

As far as the rules of Resolution 821 (now 801a) are concerned, the extension Italy, on ground of the particular rules relating to such matter, is to be considered to cover also the territories of the Vatican City and the Republic of S. Marino.

SWITZERLAND

Paragraph 16 (now Paragraph 20) :

The law applicable to passenger or cargo agency agreements concluded between a carrier having a legal domicile in Switzerland and a Swiss Agent shall be Swiss Law.

RÉSOLUTION 801c

CONSEIL CONSULTATIF IATA/FIATA

CAC1(MV C107, CAC/51)801c (except USA) (amended)
CAC2(MV C107, CAC/51)801c (amended)
CAC3(MV C107, CAC/51)801c (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

1. AUTHORITÉ ET TERMES DE RÉFÉRENCE

1.1 Le conseil consultatif IATA/FIATA (le Conseil) est établi par la présente et se compose de représentants de l'IATA et de l'Institut Aérien de la Fédération Internationale des Associations de Transitaires de Fret, (nommé ciaprès « FIATA »). Le Conseil est un organisme permanent qui se réunit sous l'égide de l'IATA;

1.2 le Conseil à le pouvoir d'initier, de considérer et faire des recommandations à la Conférence de Procédure de Fret approprié sur les sujets qui affectent les relations entre les Transporteurs et les Agents-Intermédiaires. Les Conférences de Procédures de Fret ne sont aucunement obligées d'agir selon ces recommandations. Cependant les Conférences de Procédures de Fret doivent informer le Conseil des décisions prises et de leur motivation dans les cas où celles-ci ne suivent pas une recommandation majoritaire du Conseil;

1.3 l'IFCC doit réviser toutes les propositions, incluant celles soumises par vote par correspondance fait à la Conférence de l'Agence de Fret afin d'introduire de nouvelles ou d'amender des dispositions existantes aux Règlements de l'Agence/Intermédiaires de Fret;

1.4 où l'IFCC convient qu'une proposition est digne de l'adoption, elle recommandera à la conférence que la proposition soit incorporée dans les Règlements de l'Agence/Intermédiaires de Fret.

2. COMPOSITION

2.1 Le Conseil est composé de :

6 Membres de l'IATA (3 personnes de C-CMG) et 6 membres de FIATA;

△ **2.2** Les membres de l'IATA seront nommés pour un mandat de deux ans par voie des Conférences de procédures de fret assurant une représentation appropriée des personnes des Conférences des Agences de Fret et des Services de Fret, et seront élus parmi les personnes les plus compétentes et expérimentées qui occupent des fonctions de gestion des problèmes touchant les relations entre transporteurs et agents/ intermédiaires. Les individus ainsi nommés siègeront en personne et ne pourront pas nommer un suppléant. Dans le cas où un individu nommé, ou son entreprise, informe l'Administrateur des agences qu'il est dans l'incapacité de siéger ou de poursuivre son mandat au Conseil,

l'Administrateur des agences ou son autorité désignée nommera un remplaçant;

2.3 Les 6 membres de FIATA ayant le droit de vote seront désignés par le Président de FIATA. Les personnes possédant des compétences appropriées devraient être nommées pour un mandat de deux ans. Tout changement concernant les Membres votants de la FIATA, y compris la nomination d'un ou de suppléants, doit être notifié avant toute réunion au Président de l'IFCC et à l'IATA, en tant que Secrétaire.

3. PROCÉDURES

3.1 Le Conseil se réunira lorsque convoqué par le Président ainsi que la majorité de membres du Conseil, sous réserve de la disponibilité des membres votants de l'IFCC;

3.2 le Conseil fera l'élection de son propre Président; pour un mandat de deux ans. Le poste de Président est sans droit de vote. Dans le cas où le Président est élu parmi les membres votants, un autre membre votant doit être nommé pour occuper le siège laissé vacant par le Président avec droit de vote. Les mandats peuvent être reconduits, sous réserve de ré-élection IFCC;

3.3 le quorum consistera d'au moins 3 membres de l'IATA et de 3 membres de FIATA;

3.4 le Président pourra inviter des observateurs à assister aux réunions;

3.5 le Conseil déterminera ses propres règlements quant à son fonctionnement. La Secrétaire proviendra du Secrétariat de l'IATA et appointée par l'Administrateur de l'Agence;

3.6 avec l'exception du Paragraphe 4.2, compte tenu que les actes du Conseil sont sous forme de recommandation, une procédure de vote officielle n'est pas nécessaire, cependant, les opinions dissidentes seront notées et incluses dans le rapport.

4. CONTRAT DE L'AGENCE DE FRET

4.1 Le Conseil fera la révision de toute proposition faite aux Conférences des Procédures de Fret pour introduire de nouvelles dispositions aux Résolutions du Manuel de l'Agent de Fret ou pour amender celles qui existent et peuvent offrir des recommandations à la Conférence concernant ces dispositions;

4.2 nonobstant le paragraphe 1.2, suite à tout changement des Resolutions de la Conference des Agences de Fret adopté mais pas encore déclaré efficace par la Conference des Agences de Fret, une révision sera faite par le Conseil à la demande d'un membre avant la date d'entrée en vigueur. Si un nombre majoritaire des membres présents à la réunion du Conseil avant la date d'entrée en vigueur, continue à recommander que le changement ne soit pas implanté; la Conférence tiendra un vote par correspondance pour soit (a) suspendre la date d'entrée en vigueur de ces changements conformément à la recommandation du Conseil, soit (b) maintenir la date d'entrée en vigueur de la Résolution. Ce vote par correspondance doit inclure un énoncé des préoccupations et/ou des recommandations de l'IFCC. Si la Conférence décide par un tel vote par correspondance de suspendre la date d'entrée en vigueur, les modifications proposées feront l'objet d'une discussion plus approfondie par le biais du ou des mécanismes consultatifs de l'IFCC et de la Conférence ou selon les directives de la Conférence. Si la Conférence décide de procéder contre la recommandation d'une majorité de l'IFCC, les résultats du vote par correspondance indiqueront également que l'IFCC n'était pas d'accord avec le changement proposé.

RÉSOLUTION 801r

PROCÉDURES À SUIVRE POUR LA REMISE DES ÉTATS DE VENTES ET LES PAIEMENTS

△ CAC1(MV C108, CAC/51, CAC/52)801r (except USA) (amended)
CAC2(MV C108, CAC/51, CAC/52)801r (amended)
CAC3(MV C108, CAC/51, CAC/52)801r (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

ATTENDU que la Réglementation des Agences de Fret (Résolutions 801, 803, 805, 807, 809 et 813zz) spécifie les procédures à suivre concernant la remise des états de ventes et les paiements, les défauts de paiement et les questions qui s'y rapportent, à la fois dans le cadre et en dehors d'un Système de Règlement des Comptes de Fret (CASS), (Sections 6, 7 et 8, ou 7, 8 et 9, selon le cas), et

ATTENDU que la Conférence souhaite traiter dans une Résolution unique les sujets susmentionnés et assurer ainsi qu'en dépit des variations existant dans la Réglementation des agences de fret, les règles régissant lesdites questions seront appliquées de manière constante,

IL EST DÉCIDÉ que les procédures suivantes sont adoptées et qu'elles seront mises en application conjointement avec la Réglementation des Agences de Fret applicable :

Section 1 — Encaissement; irrégularités et défauts de paiement (autres que dans le cadre d'un Système de Règlement des Comptes de Fret — CASS-Export) (excepté l'Australie)

Cette Section s'applique à tous les Agents, excepté dans les pays/zones ayant un CASS-Export où elle s'appliquera aux Agents de ces mêmes pays/zones uniquement pour des ventes effectuées pour le compte de Compagnies Membres ne participant pas au CASS-Export.

1.1 SOMMES DUES : ÉCHÉANCES

Les sommes payables à l'origine seront considérées comme dues à la Compagnie Membre dès l'émission de la lettre de transport aérien et elles seront réglées conformément aux dispositions de la présente Section. Toutefois, lorsqu'un Agent est déclaré en faillite, mis sous séquestre ou sous curatelle administrative, se trouve en liquidation ou fait l'objet d'autres procédures juridiques similaires qui affectent son fonctionnement normal, la totalité de telles sommes devra être réglée sans délai.

1.2 REMISE DES ÉTATS DE VENTES

1.2.1 Toute Compagnie Membre ayant nommé un Agent peut exiger qu'il lui soumette des états de ventes. Ces états de ventes devront être accompagnés de tous documents à leur appui ainsi que d'une copie de toutes les lettres de transport aérien émises;

1.2.2 Zones 1 et 3

Les Agents qui sont tenus de soumettre des états de ventes à la Compagnie Membre qui les a nommés devront les soumettre (ou si aucune transaction n'a été effectuée, un état de ventes avec la mention ‘néant’) et régler toutes sommes dues au moins deux fois par mois. Chaque état devra inclure toutes les transactions pour lesquelles des lettres de transport aérien ont été émises durant la période allant du premier au quinzième jour du mois tandis que le second état de ventes devra inclure toutes les transactions effectuées durant la période allant du seizième au dernier jour du mois;

1.2.2.1 L'Agent devra envoyer les paiements ainsi que les états de ventes et tous documents à leur appui de manière à ce qu'ils parviennent à la Compagnie Membre au plus tard 30 jours (15 jours au Pakistan) après la fin de la période dont traite l'état (‘la période de rapport’). La date à laquelle les sommes dues devront être payées sera appelée ‘la date de paiement’.

1.2.3 Zone 2 uniquement (excepté des pays où Résolution 801re est applicable)

les Agents qui sont tenus de soumettre des états de ventes à la Compagnie Membre qui les a nommés devront les remettre et régler toutes sommes dues (ou si aucune transaction n'a eu lieu, soumettre par écrit un état de ventes avec la mention ‘néant’) de manière à ce qu'ils

parviennent à la Compagnie Membre au plus tard 30 jours après la fin du mois civil (‘période de rapport’) au cours duquel la lettre de transport aérien aura été émise par l'Agent. La date à laquelle les sommes dues devront être payées sera appelée ‘la date de paiement’;

1.2.4 nonobstant les dispositions des alinéas 1.2.2 ou 1.2.3 de ce Paragraphe, une Compagnie Membre pourra établir, en ce qui concerne ses propres états de ventes et/ou remises des sommes dues, une périodicité plus rapprochée que celle prescrite par la présente Résolution. Dans ce cas, cette Compagnie Membre pourra décider de retenir la période la plus courte qui sert de base pour déterminer les irrégularités commises par l'Agent selon les termes du Paragraphe 1.6 de la présente Section.

1.3 BASE DE FACTURATION

1.3.1 Aux Agents qui ne sont pas tenus de remettre des états de ventes à la Compagnie Membre qui les a nommés, celle-ci adressera ses factures dans un délai raisonnable (dans les pays où la Résolution 805 a été mise en application, au plus tard le 20ème jour) après la fin du mois civil au cours duquel la lettre de transport aérien ou tout autre document de transport auront été acceptés par la Compagnie Membre (‘la période de facturation’). Les règlements devront être effectués par l'Agent de manière à ce que les sommes dues parviennent à la Compagnie Membre au plus tard 30 jours (15 jours au Pakistan) après la fin de la période de facturation. Cette date sera appelée ‘la date de paiement’;

1.3.2 Nonobstant les dispositions de l'alinéa 1.3.1 de ce Paragraphe, une Compagnie Membre pourra établir, en ce qui concerne ses propres facturations et/ou paiements des sommes dues, une périodicité plus rapprochée que celle prescrite par la présente Résolution. Dans ce cas, la Compagnie Membre pourra retenir la période la plus courte qui sert de base pour déterminer les irrégularités commises par l'Agent selon les termes du Paragraphe 1.6 de la présente Section.

1.4 FORMULES UNIFORMES

1.4.1 Les factures qui seront adressées aux Agents par une Compagnie Membre conformément aux dispositions du Paragraphe 1.3 de la présente Section devront être établies selon la Facture pour Ventes de Fret/Ajustement prescrite aux Annexes ‘A’ ou ‘B’ de la présente Résolution, selon le cas;

1.4.2 toute Compagnie Membre exigeant d'un Agent qu'il lui soumette un état de ventes conformément aux dispositions du Paragraphe 1.2 de la présente Section, exigera que cet état de ventes soit établi selon la Facture pour Ventes de Fret/Ajustement prescrite aux Annexes ‘A’ ou ‘B’ de la présente Résolution, selon le cas;

1.4.3 lorsqu'une Compagnie Membre, un Bureau de Règlements du CASS agissant au nom d'une Compagnie Membre ou d'un Agent, utilisent des moyens électroniques pour la préparation des factures ou des états de ventes en conformité avec cette Section, les en-têtes et la disposition générale des colonnes des formues de Factures pour Ventes de Fret/Ajustement préparées de la sorte seront conformes au modèle prescrit aux Annexes ‘A’ ou ‘B’ de la présente Résolution, selon le cas;

1.4.4 les débours dus à l'Agent et inscrits sur la lettre de transport aérien en conformité avec la Résolution 600a et qui devront être encaissés par la Compagnie Membre pour le compte de l'Agent, seront réglés à l'Agent en compensant ces sommes par les autres débours dus figurant sur la formule de la Facture pour Ventes de Fret/Ajustement sur laquelle est rapportée ou facturée la lettre de transport aérien en question.

1.5 DATE ET PÉRIODICITÉ DES PAIEMENTS DANS UN PAYS/UNE ZONE DU CASS-EXPORT

1.5.1 En ce qui concerne les Agents établis dans un pays/une zone du CASS-Export et nonobstant les dispositions des Paragraphes 1.2 et 1.3 ci-dessus, les sommes dues aux Compagnies Membres ne participant pas au CASS-Export devront être remises selon les mêmes fréquences et aux mêmes dates que celles prescrites par le CASS-Export;

1.5.2 ZONE 3 ET PAYS DES ZONES 1 ET 2 OÙ LA RÉSOLUTION 803 OU LA RÉSOLUTION 805 A ÉTÉ MISE EN ŒUVRE, la période de dix jours ou de dix jours civils spécifiée aux alinéas 1.7.4, 1.7.5 et 1.7.6 de la présente section, sera remplacée par le délai de grâce fixé par la Conférence des agences de fret pour ce CASS-Export en vertu des dispositions du paragraphe 2.6 de la section 2 de la présente Résolution

1.6 AVIS D'IRRÉGULARITÉ

1.6.1 État de ventes/paiements échus

Lorsqu'un état de ventes à soumettre et les sommes dues à régler (ou le cas échéant l'état de ventes ‘néant’) par un Agent dans un pays déterminé ne sont pas parvenus à une Compagnie Membre à la date d'échéance, celle-ci devra immédiatement envoyer à l'Agent, par courrier recommandé avec copie à l'Administrateur des Agences, un avis d'irrégularité selon la forme prescrite par l'Administrateur des Agences;

1.6.2 Liste des Irrégularités

à la fin de chaque période de rapport ou de facturation, l'Administrateur des Agences établira une liste des noms et adresses de tous les Agents auxquels des avis d'irrégularités auront été envoyés au cours de la période de rapport et de facturation précédente, et il en adressera une copie à chaque Compagnie Membre. Si une Compagnie Membre avait envoyé par erreur un tel avis à un Agent, celle-ci demandera à l'Administrateur des Agences d'en aviser immédiatement tous les Membres;

1.6.3 Irrégularités dans un pays/une zone où existe un CASS-Export

lorsqu'une Compagnie Membre adresse un avis d'irrégularité à un Agent en vertu des dispositions de la présente Section et que cet Agent est situé dans un pays/une zone où existe un CASS-Export, la Compagnie Membre avisera simultanément la Direction locale du CASS en lui adressant une copie de sa notification à l'Administrateur des Agences.

1.7 DÉCLARATION DE DÉFAUT DE PAIEMENT

1.7.1 Déclaration de défaut de paiement en raison d'irrégularités répétées — Zone hors CASS-Export

Si quatre avis d'irrégularités pour un Agent dans un pays déterminé figurent sur lesdites listes au cours de 12 mois consécutifs, l'Administrateur des Agences avisera sans délai l'Agent et toutes les Compagnies Membres que l'Agent est en défaut de paiement dans le pays en question. La procédure décrite au Paragraphe 1.12 de cette Section sera ensuite appliquée;

1.7.2 Irrégularités répétées — Zone où existe un CASS-Export

si quatre avis d'irrégularités, y compris les irrégularités notifiées aux termes de la Section 2 de la présente Résolution, pour un Agent dans un pays déterminé qui fait partie d'une zone du CASS-Export figurent sur lesdites listes au cours de 12 mois consécutifs, l'Administrateur des Agences devra :

1.7.2.1 lorsque ces irrégularités sont dues à un retard de paiement ou à un chèque non honoré, aviser immédiatement l'Agent, la Direction du CASS et toutes les Compagnies Membres que l'Agent est en défaut de paiement dans ce pays. La procédure décrite au Paragraphe 1.12 de cette Section sera ensuite appliquée,

1.7.2.2 lorsque ces irrégularités sont dues à des causes autres qu'un retard de paiement ou un chèque non honoré, faire procéder à un réexamen de l'Agent par le Commissaire aux Agences et en aviser l'Agent, la Direction du CASS et toutes les Compagnies Membres. Si à la suite de ce réexamen l'Agent est maintenu sur la Liste des Agences de Fret et qu'il reçoit deux avis d'irrégularités supplémentaires durant cette période de 12 mois, l'Administrateur des Agences avisera sans délai l'Agent, la Direction du CASS et toutes les Compagnies Membres que l'Agent est en défaut de paiement dans le pays en question. La procédure décrite au Paragraphe 1.12 de cette Section sera alors appliquée;

1.7.3 Défaut de paiement résultant d'irrégularités répétées de la part d'un bureau accrédité en tant qu'Agent de Vente de Passages

lorsqu'un Agent de Fret IATA dans un pays déterminé possède aussi, dans ledit pays, un seul établissement pour la vente de passages en vertu de la Réglementation des Agences de Vente de Passages applicable dans ce pays et que ledit établissement est déclaré en défaut de paiement en vertu de cette Réglementation à la suite de retards de paiement répétés, cet Agent de Fret IATA sera également considéré comme étant en défaut de paiement selon cette Réglementation. Dans un tel cas, l'Administrateur des Agences le communiquera à l'Agent ainsi qu'à tous les Membres et la procédure décrite au Paragraphe 1.12 de cette Section sera alors appliquée;

1.7.4 Chèque non honoré

lorsqu'un Agent dans un pays déterminé remet à une Compagnie Membre un chèque en paiement d'une ou de plusieurs lettres de transport aérien, ou de tout autre document, et que ce chèque n'a pas été honoré par la banque après la date de paiement, cette Compagnie Membre devra immédiatement adresser un avis d'irrégularité à l'Agent et exiger un paiement immédiat. Cet avis comptera comme deux cas d'irrégularités enregistrés au titre des listes dont traite l'alinéa 1.6.2 de la présente Section. En cas de refus de paiement ou d'impossibilité de l'obtenir, ou s'il est reçu plus de dix jours ouvrables après sa date d'échéance, cette Compagnie Membre devra immédiatement déclarer l'Agent en défaut de paiement dans ce pays, ceci par télégramme à l'adresse de l'Administrateur des Agences et par lettre recommandée à l'adresse de l'Agent (avec copie à l'Administrateur des Agences), selon la forme prescrite par l'Administrateur des Agences;

1.7.5 Non-paiement des sommes dues après avis d'irrégularité

lorsqu'un Agent dans un pays déterminé omet de régler les sommes dues à une Compagnie Membre quelconque de manière à ce qu'elles parviennent à ladite Compagnie Membre dans le délai supplémentaire de 10 jours suivant la date de paiement initiale, cette Compagnie Membre devra immédiatement déclarer l'Agent en défaut de paiement dans ce pays, ceci par télégramme à l'adresse de l'Administrateur des Agences. (Cette déclaration devra être confirmée par un rapport circonstancié à envoyer par courrier recommandé);

1.7.6 Ventes omises dans un état de ventes, découverte ultérieure

lorsqu'un Agent omet d'indiquer dans son état de ventes l'une quelconque des lettres de transport aérien émises par ses soins durant la période en cause et ne règle pas les sommes dues y relatives et qu'un tel manquement est découvert après la date de paiement correspondant à la période de rapport, tel que le spécifie le Paragraphe 1.2 de cette Section, les dispositions suivantes seront appliquées :

1.7.6.1 dès constatation d'un tel manquement, la Compagnie Membre devra immédiatement adresser à l'Agent, par courrier recommandé avec copie à l'Administrateur des Agences, un avis d'irrégularité selon la forme prescrite par l'Administrateur des Agences pour la période de ventes au cours de laquelle cette omission aura été découverte, et exiger le paiement immédiat (s'il n'a pas été effectué dans l'intervalle) du montant correspondant à cette omission. Cet avis sera enregistré par

l'Administrateur des Agences sur la liste établie à cet effet, selon les dispositions de l'alinéa 1.6.4 de cette Section, et aura les mêmes conséquences que les autres irrégularités signalées,

1.7.6.2 si le paiement de la somme requise selon l'alinéa 1.7.7.1 ci-dessus est reçu dans un délai de 10 jours à compter de la date de l'avis, la Compagnie Membre n'aura pas à prendre d'autres mesures,

1.7.6.3 si le paiement de l'Agent n'a pas été reçu durant la période stipulée, la Compagnie Membre devra immédiatement déclarer l'Agent en défaut de paiement dans le pays en question, et les mesures définies au Paragraphe 1.12 de la présente Section seront alors prises;

1.7.7 Notification du défaut de paiement

1.7.7.1 lorsqu'une Compagnie Membre déclare un Agent en défaut de paiement en vertu des dispositions des alinéas 1.7.4, 1.7.5, 1.7.6 ou 1.7.7 de ce Paragraphe et que cet Agent est situé dans un pays/une zone d'un CASS-Export, la Compagnie Membre devra simultanément en aviser la Direction locale du CASS en lui adressant une copie de sa notification à l'Administrateur des Agences,

1.7.7.2 lorsqu'un Agent situé dans un pays/une zone d'un CASS-Export est déclaré en défaut de paiement en vertu des dispositions de l'alinéa 1.7.1, 1.7.2 ou 1.7.3 de ce Paragraphe, l'Administrateur des Agences devra en outre signaler le défaut de paiment à la Direction locale du CASS,

△ **1.7.7.3** au reçu de la déclaration de défaut de paiement en vertu des alinéas 1.7.4, 1.7.5, 1.7.6 ou 1.7.7 de ce Paragraphe, l'Administrateur des Agences le communiquera immédiatement par télégramme à l'Agent et à toutes les Compagnies Membres qui ont nommé l'Agent en défaut de paiement. Il en avisera de même tous les Membres par courrier aérien. L'Administrateur des Agences informera également l'Agent, par courrier recommandé, des conséquences de ce défaut et lui demandera de donner des explications au sujet du non-paiement des sommes dues. Lorsque l'Agent est situé dans un pays/une zone d'un CASS-Export, une copie de cette notification sera adressée à la Direction locale du CASS pour confirmer le défaut de paiement. Les Compagnies Membres prendront ensuite des mesures en conformité avec les dispositions du Paragraphe 1.12 de cette Section,

1.7.7.4 lorsqu'un Agent est déclaré en défaut de paiement aux termes de la Section 2 de la présente Résolution, toute Compagnie Membre qui n'est pas une Compagnie Aérienne CASS-Export mais a nommé ledit Agent, devra prendre les mesures prévues en cas de défaut de paiement en conformité avec le Paragraphe 1.12 de cette Section;

1.7.8 Suspension ou retrait de la déclaration de défaut de paiement

1.7.8.1 si l'Administrateur des Agences apprend, à n'importe quel moment après réception d'une déclaration de défaut faite par une Compagnie Membre en vertu des dispositions des alinéas 1.7.5 et 1.7.6 de ce Paragraphe, qu'il existe un différend entre la Compagnie Membre et l'Agent uniquement à propos des sommes dues par l'Agent à la Compagnie Membre, ou prétendues telles, ou vice versa, pour la période de rapport/de facturation pour laquelle un avis d'irrégularité a été envoyé et/ou pour des périodes de rapport/de facturation antérieures, l'Administrateur des Agences devra, selon le cas, suspendre ou retirer la déclaration de défaut. En cas de retrait de la déclaration, l'Administrateur des Agences devra mettre fin au régime de paiement au comptant et en aviser l'Agent, toutes les Compagnies Membres ainsi que la Direction du CASS, le cas échéant. Dès réception de cet avis, les Compagnies Membres devront régler à l'Agent toute commission qui avait été retenue. L'avis d'irrégularité ayant entraîné la déclaration de défaut suspendue ou retirée, sera rayé par l'Administrateur des Agences de la liste établie en vertu des dispositions de l'alinéa 1.6.4 de cette Section,

1.7.8.2 si la déclaration de défaut faite conformément à l'alinéa 1.7.5 de ce Paragraphe résulte d'une erreur et que la Compagnie Membre en avise l'Administrateur des Agences en lui fournissant des détails par écrit, l'Administrateur des Agences devra retirer la déclaration de défaut et les dispositions des alinéas 1.7.5 ou 1.7.6 ci-dessus s'appliqueront.

1.8 DÉCOMPTE DE LA PÉRIODE DE PAIEMENT

Concernant le décompte des dates de paiement en vue de déterminer si oui ou non une irrégularité ou un défaut de paiement sont intervenus aux termes de la présente Section, lorsque le dernier jour de la période de paiement tombe sur un jour non ouvrable de la semaine et/ou un jour férié légal, on considérera que les conditions de la présente Résolution sont satisfaites si le paiement est reçu le premier jour ouvrable suivant l'échéance; étant entendu qu'en cas de grève postale ce délai pourra être prorogé jusqu'à la fin de celle-ci.

1.9 RÈGLEMENT RETARDÉ EN RAISON DE MESURES OFFICIELLES PRISES PAR DES AUTORITÉS GOUVERNEMENTALES

Nonobstant toute autre disposition contenue dans la présente Réglementation, aucun avis d'irrégularité ne devra être adressé à un Agent et il ne devra pas être déclaré en défaut de paiement pour la totalité ou une partie d'un règlement dans la mesure où cet Agent s'est trouvé dans l'impossibilité de l'effectuer en raison de mesures gouvernementales officielles faisant directement obstacle à ce règlement. Toutefois, l'Agent devra fournir la preuve que les montants impayés ont été déposés dans une banque accréditée pour les besoins du paiement mais qu'ils ne peuvent être versés en raison de ces mesures officielles.

1.10 DEFAUT DE PAIEMENT EN TANT QU'AGENT DE VENTE DE PASSAGES

Lorsqu'un Agent de Fret IATA dans un pays déterminé est également un Agent de Vente de Passages agréé en vertu de la Réglementation des Agences de Vente de Passages applicable dans ledit pays, et que cet Agent est déclaré en défaut de paiement selon les termes de ladite Réglementation (pour des raisons autres qu'une accumulation de retards de paiements), ledit Agent sera également considéré en défaut de paiement en vertu de cette Réglementation. L'Administrateur des Agences le communiquera à l'Agent et à tous les Membres et les dispositions du Paragraphe 1.12 de la présente Section seront applicables.

1.11 DÉFAUT DE PAIEMENT DANS LE CADRE D'UN CASS-EXPORT

Lorsqu'un Agent est déclaré en défaut de paiement aux termes de la Section 2 de la présente Résolution, toute Compagnie Membre qui n'est pas une Compagnie Aérienne CASS-Export mais a nommé ledit Agent, devra prendre les mesures prévues en cas de défaut de paiement en conformité avec le Paragraphe 1.12 de cette Section.

1.12 MESURES À PRENDRE PAR LES MEMBRES DÈS RÉCEPTION DE LA NOTIFICATION DU DÉFAUT DE PAIEMENT

1.12.1(a) Dès réception de la notification de l'Administrateur des Agences avisant qu'un Agent est en défaut de paiement, les Compagnies Membres devront :

1.12.1(a)(i) exiger la remise immédiate d'un relevé comptable ainsi que le règlement immédiat de toutes les sommes dont l'Agent est redevable, que le règlement soit ou non parvenu à échéance;

1.12.1(a)(ii) informer l'Administrateur des Agences de toutes les sommes qui leur sont dues par l'Agent puis l'aviser si un relevé comptable en bonne et due forme et le paiement ont été effectués;

1.12.1(a)(iii) suspendre le paiement de toute commission due à l'Agent jusqu'à nouvel avis de la part de l'Administrateur des Agences;

1.12.1(b) par la suite, si la déclaration de défaut n'est pas retirée en vertu de l'alinéa 1.7.8 de cette Section, les dispositions de la Section 3 de cette Résolution seront applicables.

1.13 INDEMNITÉ AU PROFIT DE L'IATA

Lorsqu'une Compagnie Membre signale qu'un Agent a omis de régler les sommes dues ou commis d'autres infractions, elle devra, s'il s'avère par la suite que cette notification est erronée, indemniser l'IATA et la dégager de toute responsabilité pour tous dommages ou frais judiciaires qui pourraient résulter de toutes mesures prises en raison de cette notification. Cette disposition ne sera pas applicable en cas de dommages ou de frais encourus à la suite d'un arrangement à l'amiable, pour autant que la Compagnie Membre responsable ait consenti à l'arrangement.

1.14 CHANGEMENTS DANS LES PROCÉDURES CONCERNANT LES ÉTATS DE VENTES/PAIEMENTS

1.14.1(a) ZONE 1 UNIQUEMENT, À L'EXCEPTION DU CANADA, DES DÉPARTEMENTS FRANÇAIS D'OUTREMER ET DU GROENLAND Nonobstant toute disposition contraire dans cette Section, la périodicité pour la remise des états de ventes et paiements des Agents et/ou la date de paiement pourront être modifiées au gré de l'évolution de la situation économique et dans les conditions suivantes :

1.14.1(a)(i) un Comité de Contrôle Economique permanent sera établi dans chaque pays. Ce Comité sera composé, en nombre égal, d'experts financiers et économiques des Compagnies Membres, y compris d'un représentant du ou des transporteurs(s) national(aux), désignés par l'Administrateur des Agences. Le Comité de Contrôle Economique élira son président et établira ses propres procédures;

1.14.1(a)(ii) en consultation avec l'association nationale des Agents de Fret reconnue, le Comité de Contrôle Economique devra déterminer les taux d'indexation économiques et financiers et leurs degrés de variation justifiant une réévaluation de la périodicité pour la remise des états de ventes et des paiements et/ou la date de paiement applicables dans le pays;

1.14.1(a)(iii) pour les besoins d'une telle réévaluation, une réunion du Comité de Contrôle Economique pourra être convoquée en tout temps, moyennant un préavis de 72 heures, à la demande dûment documentée d'un de ses membres ou d'une Compagnie Membre ayant déposé un stock de ses lettres de transport aérien auprès d'un Agent dans le pays concerné. L'Administrateur des Agences sera avisé de la tenue de cette réunion et il devra désigner un membre du Secrétariat de l'IATA pour y assister en qualité de conseiller et de Secrétaire;

1.14.1(a)(iv) lorsque le Comité de Contrôle Economique estime que la situation économique le justifie, il pourra décider, par vote unanime des membres présents et avec effet immédiat, de modifier la périodicité pour la remise des états de ventes et des paiements et/ou la date de paiement; cependant, la périodicité et/ou la date telles que modifiées devront rester dans les marges admissibles définies par les dispositions pertinentes de cette Section et devront être immédiatement communiquées à toutes les Compagnies Membres par l'Administrateur des Agences;

1.14.1(b) la mise en application constante de la décision prise par le Comité de Contrôle Economique en vertu de ce Paragraphe sera sujette à ratification par la Conférence.

Section 2 — Bordereaux récapitulatifs des lettres de transport aérien, facturation, règlements et encaissements, défauts de paiement (dans le cadre du Système de Règlement des Comptes de Fret — CASS-Export)

La présente Section s'applique à tous les Agents enregistrés pour un pays/une zone où il existe un Système de Règlement des Comptes de Fret (CASS-Export — de l'anglais Cargo Accounts Settlement System) en ce qui concerne les ventes effectuées pour le compte des Compagnies Aériennes (faisant partie du) CASS-Export dans le pays/la zone en question.

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 Sommes dues : échéances

Les sommes seront considérées comme étant dues par l'Agent à une Compagnie Aérienne CASS-Export dès l'émission de la lettre de transport aérien; ces sommes devront être réglées par l'intermédiaire du Bureau de Règlements selon la périodicité et la date de paiement prescrites à l'alinéa 2.5.3 de la présente Section; toutefois, lorsque l'Agent est déclaré en faillite, mis sous séquestre ou sous curatelle administrative, se trouve en liquidation ou fait l'objet d'autres procédures juridiques similaires qui affectent son fonctionnement normal, la totalité de telles sommes devra être réglée sans délai;

2.1.2 Bureau de Règlements

Dans la présente réglementation, le terme 'Bureau de Règlements' désigne l'institut qui traite les transactions comptables de l'Agent en vue d'établir des états sous forme de factures, encaisse les sommes dues par les Agents d'après ces factures et les règle aux Compagnies Aériennes CASS-Export auxquelles elles sont dues. Lorsque le traitement de ces transactions comptables et l'encaissement/le règlement des sommes dues sont effectués par deux instituts distincts, le terme 'Bureau de Règlements' désignera ces instituts soit à titre collectif, soit à titre individuel;

2.2 DURÉE DE LA PÉRIODE DE RAPPORT, DATE DE RAPPORT ET DATE DE SOUMISSION

La Conférence des agences de fret fixera la durée des périodes comptables applicables à chaque CASS-Export. Il y aura deux périodes comptables par mois, à moins que la Conférence des agences de fret n'établisse une fréquence plus élevée. En règle générale, la durée d'une période comptable sera de sept à dix jours civils et, en principe, n'excédera pas 16 jours civils. Le dernier jour de la période comptable est dénommé ci-après la « date de rapport ». La période comptable s'étendra de la fermeture des bureaux à chaque date de rapport jusqu'à la fermeture des bureaux à la date de rapport suivante. Les bordereaux de lettres de transport aérien devront être transmis par la Compagnie aérienne CASS-Export de manière à parvenir au Service de traitement des règlements avant sa fermeture à une date tombant peu après la date de rapport et qui sera fixée par la Direction de l'ISS ou, si le Service de traitement des règlements est fermé à cette date, avant sa fermeture le premier jour d'ouverture suivant. Le jour où les bordereaux des lettres de transport aérien doivent être parvenus au Service de traitement des règlements avant sa fermeture au titre des dispositions du présent paragraphe sera ci-après dénommé la « Date de soumission » ;

2.2.1 Omis Intentionnellement

2.2.2 Participant à la facturation

2.2.2.1 Le participant à la facturation pourra transmettre au Bureau de Règlements sur bande et/ou disque magnétique ou par d'autres moyens électronique les transactions comptables effectuées en son nom par ses Agents dans le cadre de ce CASS-Export durant la période de facturation;

2.2.2.2 ZONE 2 UNIQUEMENT : (excepté des pays où Résolution 801re est applicable) nonobstant les dispositions de l'alinéa 2.2.2.1 ci-dessus, lorsque dans un pays ou une zone où la périodicité fixée par le CASS-Export est mensuelle, un participant à la facturation pourra, s'il le désire, soumettre mensuellement des bandes ou disques magnétique au Bureau de Règlements afin que ces transactions comptables puissent être incorporées dans la dernière facturation de la période de versement.

2.2.3 CASS-EDI

2.2.3.1 toute compagnie aérienne CASS-Export qui aura choisi d'appliquer les procédures CASS-EDI devra veiller à ce que toutes les transactions comptables effectuées par ses agents soient en possession du Bureau de règlements afin de pouvoir être incorporées aux factures dudit Bureau adressées à ces agents.

2.3 FACTURATION

2.3.1 Le Bureau de Règlements devra procéder au décompte et à l'établissement d'une facture pour chaque Agent sur la base des AWT, conformément aux conditions requises par La Conférence des Agences de Fret. Cette facturation devra comprendre toutes les transactions comptables concernant chaque Agent;

2.3.2 la périodicité pour la remise des facturations par le Bureau de Règlements sera déterminée par La Conférence des Agences de Fret pour chaque Système de Règlement des Comptes de Fret-Export et sera compatible avec la périodicité des paiements établie;

2.3.3 le laps de temps qu'englobe une facturation établie en vertu de la présente Section sera appelé 'période de facturation';

2.3.4 chaque compagnie membre qui facture un agent tel que stipulé en 1.3 dans la présente Résolution utilisera pour cela l'imprimé Facture pour ventes de fret/ Ajustement prescrite à l'Annexe A.

2.4 OMIS INTENTIONNELLEMENT

2.5 PAIEMENT ET DATE DE RÈGLEMENT

2.5.1 Les Agents devront payer directement au Bureau de Règlements les montants correspondant aux facturations de ce Bureau. La Direction de l'ISS pourra demander à un Agent de remettre toutes informations nécessaires ainsi que la formule d'autorisation pouvant permettre au Bureau de Règlements de tirer des chèques sur le compte bancaire de l'Agent ou de débiter ledit compte en faveur de l'Association du Transport Aérien International ou de l'institut désigné par la Direction de l'ISS, en paiement des sommes dues aux Compagnies Aériennes CASS-Export. Cette autorisation sera établie en conformité avec la formule telle que périodiquement prescrite par la Direction de l'ISS et elle sera remise par l'Agent une seule fois ou pour chaque période de paiements. Dans ce dernier cas, la Direction de l'ISS devra demander à l'Agent de spécifier le montant maximum, y compris le facteur de réajustement, que le Bureau de Règlements est autorisé à débiter du compte de l'Agent. Sous préavis de trente jours, l'Agent informera la Direction de l'ISSpar courrier recommandé de son intention de changer de banque ou de comptes bancaires;

2.5.2 (sauf Australie) la fréquence de versement des Agents, la date de versement et le délai de grâce pour chaque CASS-Export seront établis par le Conference des agences de fret;

2.5.2.1 ZONE 2 SEULEMENT (à l'exception des pays où la Résolution 801re est applicable); la fréquence ainsi établie devra être mensuelle ou bimensuelle, ou supérieure si la Conférence des agences de fret en décide ainsi; toutefois, la Conférence des agences de fret peut autoriser les Agents individuels à effectuer les versements plus fréquemment et pour une durée que la Conférence juge appropriée;

2.5.2.2 ZONES 1 et 3 UNIQUEMENT : la fréquence de versement ainsi établie sera bimensuelle, ou supérieure si le Conférence des agences de fret en décide ainsi;

2.5.3 (excepté l'Australie et Corée) le versement sera effectué de manière à parvenir au Service de traitement des règlements avant sa fermeture à une date correspondant au 28e jour suivant le dernier jour inclus dans la ou les factures à régler, à moins que la Conférence des agences de fret n'établisse une date différente qui ne pourra, en aucun cas intervenir plus tard que le 30e jour. Toutefois, la Conférence des agences de fret peut autoriser les Agents individuels à effectuer les versements à une date différente, selon les modalités et pour une durée qu'elle jugera appropriées, à condition que cette date n'intervienne pas plus tard que le 30e jour. En outre, si le Service de traitement des règlements est fermé à la date fixée au titre des dispositions précédentes, le versement devra être effectué de manière à lui parvenir avant sa fermeture le premier jour d'ouverture suivant. Le jour où le versement doit être parvenu au Service de traitement des règlements avant sa fermeture au titre des dispositions du présent alinéa sera ci-après dénommé la « Date de versement »

2.5.3 (AUSTRALIE UNIQUEMENT) : le règlement pour la période de facturation du 1er au 15 de chaque mois devra être effectué de façon à parvenir au Bureau de règlement avant sa fermeture le 15e jour du mois suivant. Le règlement pour la période allant du 16 à la fin du mois devra être effectué de façon à parvenir au Bureau de règlement avant sa fermeture la dernière journée du mois suivant. Toutefois, lorsque le Bureau de règlement est fermé à la date fixée selon les dispositions susmentionnées, le paiement devra être effectué de manière à parvenir à ce Bureau avant sa fermeture, le premier jour suivant le jour de réouverture. **Exception** : Si le Bureau de règlement est fermé le 30 juin, les règlements arrivant à échéance à cette date devront être effectués de façon à parvenir au Bureau de règlement avant sa fermeture pendant la dernière journée d'ouverture au mois de juin. Les changements apportés à la périodicité ou à la date de paiement indiqués dans ce paragraphe ou au délai de grâce de quatre jours ouvrables stipulé en 2.6.4.2 et 2.6 de la Résolution 801r seront apportés par la Conférence des agences de fret.

2.5.3 (CHINE DOMESTIQUE UNIQUEMENT) : la fréquence de versement ainsi établie est hebdomadaire. Le versement sera effectué de manière à parvenir au Service de traitement des règlements avant sa fermeture à une date correspondant au 7ème jour suivant le dernier jour inclus dans la ou les factures à régler. Si le Service de traitement des règlements est fermé à ces dates, le paiement est effectué de manière à lui parvenir avant la fermeture de ses bureaux le premier jour d'ouverture suivant.

2.5.3 (CORÉE UNIQUEMENT) : Le paiement des factures pour la période du 1er au 15e jour de chaque mois doit être effectué de manière à parvenir au Service de traitement des règlements avant la fermeture de ses bureaux le 15e jour du mois suivant. Le paiement des factures pour la période du 16e au dernier jour de chaque mois doit être effectué de manière à parvenir au Service de traitement des règlements avant la fermeture de ses bureaux le dernier jour du mois suivant. Si le Service de traitement des règlements est fermé à ces dates, le paiement doit être effectué de manière à lui parvenir avant la fermeture de ses bureaux le premier jour d'ouverture suivant.

2.5.3 (JAPON UNIQUEMENT) : Aux fins du présent paragraphe, si les jours de la période du 29 décembre au 3 janvier d'une année sont des jours fériés, les versements aux Agents tombant sur ces jours seront reportés au prochain jour ouvrable bancaire.

2.5.3 (PAKISTAN UNIQUEMENT) : Aux fins du présent paragraphe, si le 30 juin et le 31 décembre ne sont pas fériés au Pakistan, lesdites dates seront toutefois considérées comme fériées et la remise de l'Agent prévue à ces dates sera reportée au jour ouvrable suivant.

2.5.3.1 sauf indication contraire de la Conférence, les changements de fréquence ou de date de versement décidés par un vote de la Conférence des agences de fret seront réputés prendre effet dix jours à compter de la date de l'annonce des résultats dudit vote.

2.5.4 le laps de temps au cours duquel un paiement doit être versé au Bureau de Règlements sera appelé

‹ période de paiement ›. Une période de paiement ne sera pas plus courte qu'une période de facturation, mais pourra comprendre plusieurs périodes de facturation;

2.5.5 lorsqu'un Agent détient des stocks de lettres de transport aérien dans plusieurs bureaux, il pourra demander par écrit à la Direction de l'ISS l'autorisation pour chacun de ses bureaux émettant des lettres de transport aérien de leur propre stock, d'être facturés individuellement. Dans ce cas, ces facturations individuelles seront réglées directement au Bureau de Règlements par le bureau de l'Agent qui est au bénéfice d'une telle autorisation.

2.6 IRRÉGULARITÉS ET DÉFAUTS DE PAIEMENT

Les dispositions du présent paragraphe régiront les cas d'agents qui ne se conforment pas aux procédures de paiement énoncées dans la présente section; le délai de grâce indiqué en 2.6.4.2 et 2.6.5 sera de dix jours civils (un en Pérou, **5 en Chili, 2 en Turquie**), sauf lorsque la Comité de paiement et règlement ou la Conférence des agences de fret dans le cas de l'Australie, a fixé un délai plus court.

2.6.1 Omis Intentionnellement

2.6.2 Omis Intentionnellement

2.6.3 Erreur bancaire

Une erreur bancaire est étayée par plusieurs éléments de preuve que l'administrateur des agences considère acceptables, comme l'indique la section 2.6.3.1.

2.6.3.1 Éléments de preuve acceptables pour l'administrateur des agences

Dans tous les cas, une lettre de la banque doit être remise à l'IATA :

a) La lettre initiale, signée par un responsable, doit être envoyée à l'IATA sous 10 jours ouvrables par courrier normal ou recommandé. Elle doit spécifier la nature de l'erreur, le motif du retard de la remise, les informations relatives aux clients et la (non-)disponibilité des fonds suffisants.

2.6.4 Règlements non effectués à la date prescrite/Autorisation

2.6.4.1 lorsque le Bureau de règlement n'a pas reçu d'un agent, à la date prévue, le paiement intégral des montants figurant sur ses factures ou, si cela est exigé, une formule d'autorisation tel que stipulé en 2.5.1 de la présente section, il en avisera immédiatement l'administrateur des agences. Sur réception de l'avis, l'administrateur adressera sans délai un avis d'irrégularité à l'agent et enquêtera sur le manquement auprès de ce dernier;

2.6.4.1 lorsque le Bureau de règlement n'a pas reçu d'un agent, à la date prévue, le paiement intégral des montants figurant sur ses factures ou, si cela est exigé, une formule d'autorisation tel que stipulé en 2.5.1 de la présente section, il en avisera immédiatement l'administrateur des agences. Sur réception de l'avis, l'administrateur adressera sans délai un avis d'irrégularité à l'agent et enquêtera sur le manquement auprès de ce dernier;

2.6.4.1 (CHILI UNIQUEMENT) : Si le Service de traitement des règlements n'a pas reçu l'intégralité de la remise de l'Agent à la date prévue ou, si requis, le formulaire d'autorisation indiqué à l'alinéa 2.5.1 de cette section relatif à ces factures, il devra en avertir immédiatement l'Administrateur des agences. À réception de cet avis, l'Administrateur des agences enverra immédiatement à l'Agent un avis d'irrégularité et enquêtera sur cette non-régularisation avec ce dernier. Un avis d'irrégularité sera également émis si un Agent n'a pas émis de facture pour les commissions versées après le délai légalement prescrit. La compagnie aérienne CASS signalera le problème à l'IATA, lequel sera considéré comme une irrégularité de paiement et entraînera en conséquence une demande de garantie financière conformément à la législation en vigueur.

2.6.4.2 si à la suite des mesures prises en vertu de l'alinéa 2.6.4.1 ci-dessus, l'Agent omet de verser la totalité des sommes dues ou de présenter la formule d'autorisation, selon le cas, au plus tard le dernier jour du délai de grâce, le Bureau de Règlements en informera immédiatement l'Administrateur des Agences, qui devra alors déclarer l'Agent en défaut de paiement conformément aux dispositions du Paragraphe 2.8 de cette Section;

2.6.5 Chèque non honoré ou autre mode de paiement

lorsqu'un chèque, autre débit ou tout autre mode de règlement en paiement des montants dus ne peut être honoré par la banque du tiré après la date de paiement, le Bureau de Règlements devra sans délai en aviser l'Administrateur des Agences qui, à son tour, adressera un avis d'irrégularité à l'Agent et exigera un paiement immédiat de ce dernier. Cet avis d'irrégularité sera considéré comme une irrégularité pour ce qui est des listes dont il est question à l'alinéa 2.6.6 de ce Paragraphe. Si ce paiement n'est pas reçu sur demande, ou l'est mais après le dernier jour de la période de grâce, le Bureau de Règlements en avisera immédiatement l'Administrateur des Agences qui avisera immédiatement l'Agent en confirmant par lettre recommandée, pour l'avertir qu'une action en défaut de paiement est engagée à son encontre en raison du chèque (ou autre mode de paiement) non honoré. L'Administrateur des Agences devra simultanément déclarer l'Agent en défaut de paiement conformément aux dispositions du paragrahe 2.8 de cette Section;

2.6.6 Irrégularités répétées

après chaque date de paiement, l'Administrateur des Agences devra dresser et diffuser auprès des Membres, une liste contenant les noms de tous les Agents qui ont reçu un avis d'irrégularité en vertu de l'une quelconque des dispositions de la présente Réglementation depuis la date de paiement précédente :

2.6.6.1 si quatre irrégularités à l'encontre d'un Agent sont portées sur les dites listes au cours de 12 mois consécutifs, l'Administrateur des Agences devra :

2.6.6.2 immédiatement prendre des mesures pour défaut de paiement selon les dispositions du Paragraphe 2.8 de cette Section. Quand une telle circonstance se présente, soit par un chèque non honoré (ou autre mode de paiement) ou par versement en retard, l'Administrateur des Agences fera procéder par le Commissaire aux Agences à la révision de l'agrément détenu par l'Agent;

2.6.7 Défaut de paiement résultant d'irrégularités répétées de la part de Bureaux de Vente de Passages

lorsqu'un Agent de Fret IATA dans un pays déterminé possède aussi, dans ledit pays, un seul établissement approuvé pour la vente de passages en conformité avec la Réglementation IATA des Agences de Vente de Passages applicable dans ce pays et que ledit établissement approuvé est déclaré en défaut de paiement en vertu de cette Réglementation à la suite d'irrégularités répétées, cet Agent de Fret IATA sera également considéré comme étant en défaut de paiement dans ce pays selon la présente Réglementation; des mesures pour défaut de paiement seront donc prises conformément aux dispositions du Paragraphe 2.8 de la présente Section;

2.6.8 Défaut de paiement déclaré en vertu de la Section 1

lorsqu'un Agent est déclaré en défaut de paiement en vertu de la Section 1 de la présente Résolution, une action en défaut de paiement sera également engagée à son encontre conformément aux dispositions du Paragraphe 2.8 de cette Section;

2.6.9 Agent déclaré en défaut de paiement en tant qu'Agent de Vente de Passages

lorsqu'un Agent de Fret IATA dans un pays déterminé est également agréé comme Agent de Vente de Passages en vertu de la Réglementation des Agences de Vente de Passages dans ledit pays et qu'il est déclaré en défaut de paiement au titre de cette dernière Réglementation (pour un motif autre que des irrégularités répétées), cet Agent de Vente de Passages sera également considéré comme étant en défaut de paiement pour le pays concerné et une action en défaut de paiement sera engagée à son encontre conformément aux dispositions du Paragraphe 2.8 de cette Section;

2.6.10 Frais

2.6.10.1 nonobstant les dispositions des alinéas 2.6.4 et 2.6.5 de ce Paragraphe, la Conférence des Agences de Fret pourra décider de sanctionner les cas de bordereaux récapitulatifs incorrects ou remis avec retard, tout manquement à se conformer aux procédures et instructions entraînant des frais supplémentaires pour les compagnies aériennes, le fait d'avoir omis d'inclure des transactions ainsi que les cas de paiements arriérés, par le prélèvement d'une taxe. Le taux de cette taxe sera déterminé et périodiquement revu par la Conférence des Agences de Fret et la Direction de l'ISS en avisera tous les Agents situés dans la zone du dit CASS,

2.6.10.2 le montant des débours du Bureau de Règlements sera celui débité par ledit Bureau de Direction de l'ISS lorsque ces débours sont occasionnés par le fait que l'Agent a omis de remettre les états de ventes ou de régler les paiements, tels que prescrits. Le cas échéant, le montant de ces débours pourra être majoré d'une somme destinée à compenser tous frais supplémentaires encourus par la Direction de l'ISS et ayant trait à cette omission,

2.6.10.3 lorsqu'un montant pour de tels débours doit être perçu, la Direction de l'ISS demandera au Bureau de Règlements de le porter au débit de l'Agent et ensuite en avisera l'Agent concerné,

2.6.10.4 les débours portés au débit d'un Agent en vertu du présent alinéa devront, sauf spécifications contraires, être inclus par le Bureau de Règlements dans sa prochaine facturation à l'adresse de l'Agent concerné, et ils seront dus et payables par l'Agent à la date de paiement propre à la facturation en question. En vertu des dispositions de l'alinéa 2.8.1.1(b) de cette Section, ces débours seront réputés comme faisant partie de toutes les sommes dues par l'Agent.

2.6.10.5 Conformément aux paragraphes 2.6.10.1 à 2.6.10.4, des frais d'administration standard pour le recouvrement de frais de retards de versement dans le cadre des opérations du CASS régies par la résolution 801r sont applicables pour les retards de versement supérieurs à 50 USD (ou l'équivalent en devises locales) sur la base de la formule suivante : 128 USD (ou l'équivalent en devises locales) + (taux d'intérêt bancaire de base du montant non réglé + 2 %) x (nbre de jours de retard/365).

2.7 NOTIFICATION D'IRRÉGULARITÉ

Lorsque la l'Administrateur des Agences est tenue, en vertu de l'une quelconque des dispositions du Paragraphe 2.6 de cette Section, d'adresser un avis d'irrégularité à un Agent, il enverra immédiatement à ce dernier une lettre recommandée selon la forme prescrite dans le Manuel, avec copie au Bureau de Règlements. L'Administrateur des Agences le communiquera par télégramme, télégraphes et/ou autres moyens électroniques à toutes les Compagnies Aériennes du CASS des régions concernés. Lorsque le CASS-Export comprend plus d'un pays, cet avis d'irrégularité sera applicable à la zone entière dudit CASS-Export.

2.7.1 en cas d'irrégularité conformément au 2.6.4.1 de la présente Section, s'il arrive, à tout moment, que l'Administrateur des agences apprenne l'existence d'un litige entre une Compagnie aérienne CASS-Export et l'Agent portant uniquement sur des montants dus ou déclarés dus par l'Agent à ladite Compagnie aérienne CASS-Export, l'Administrateur des agences suspendra l'avis d'irrégularité et/ou annule tout avis d'irrégularité antérieur émis pour toutes les précédentes périodes de facturation applicables. Si la Compagnie aérienne CASS Export ne reconnaît pas l'existence d'un litige, l'Administrateur des agences demandera à l'Agent de

fournir des pièces justifiant l'existence du litige, ou de verser le montant du paiement partiel sur un « compte séquestre ». Si l'une de ces conditions est remplie, l'Administrateur des agences suspendra ou annulera l'avis d'irrégularité.

2.8 DÉFAUT DE PAIEMENT

2.8.1 Lorsqu'une action en défaut de paiement doit être engagée en vertu de l'une quelconque des dispositions du Paragraphe 2.6 de cette Section :

2.8.1.1 L'Administrateur des Agences devra immédiatement :

2.8.1.1(a) aviser promptement l'Agent par écrit (en lui envoyant pour confirmation copie de cette notification par courrier recommandé) qu'une action en défaut de paiement a été engagée à son encontre,

2.8.1.1(b) exiger la remise immédiate d'un relevé comptable complet ainsi que le règlement de toutes les sommes dont l'Agent est redevable, que leur règlement soit ou non parvenu à échéance. Elle transmettra en outre au Bureau de Règlements les relevés comptables ainsi que les montants qui lui auront été remis,

2.8.1.1(c) aviser le Bureau de Règlements et toutes les Compagnies Aériennes du CASS des régions concernés du défaut de paiement,

2.8.1.2 l'Administrateur des Agences devra immédiatement aviser le siège de toutes les Compagnies Membres que l'Agent en question a été déclaré en défaut de paiement. (Les Compagnies Membres qui ont nommé l'Agent devront être informées par télégramme ou par tout autre moyen électronique);

2.8.1.3 dès réception d'une notification de défaut de paiement, le Bureau de Règlements prendra les mesures suivantes :

2.8.1.3(a) immédiatement suspendre l'Agent du CASS

2.8.1.3(b) immédiatement établir à partir des bordereaux récapitulatifs en sa possession, le relevé des sommes dont l'Agent est redevable à ce jour,

2.8.1.3(c) vérifier tous relevés comptables et règlements que la Direction de l'ISS a reçus de l'Agent et signaler à ladite Direction tout écart ou divergence,

2.8.1.3(d) répartir entre les Compagnies Aériennes CASS-Export concernées les montants reçus de l'Agent par la Direction de l'ISS, conformément aux instructions permanentes de la Conférence des Agences de Fret;

2.8.1.4 (excepté l'Australie) dès réception d'une notification de défaut de paiement, les Compagnies Aériennes CASS-Export devront, lorsque des montants sont dus à une compagnie aérienne CASS-Export, suspendre immédiatement tout paiement de la commission à l'Agent dans le pays ou la zone du CASS-Export, jusqu'à notification de la part de l'Administrateur des Agences du règlement intégral des sommes dues.

2.8.1.5 dès réception d'une notification indiquant qu ún agent est en défaut de paiement et a été suspendu du CASS, les Compagnies Aériennes détermineront individuellement la façon dont elles continueront de traiter avec l'Agent.

2.8.1.6 (excepté l'Australie) dès réception d'une notification de défaut de paiement, une Compagnie Membre qui n'est pas une Compagnie Aérienne CASS-Export devra engager une action en défaut de paiement conformément aux dispositions du Paragraphe 1.12 de la Section 1 de la présente Résolution;

2.8.1.7 s'il arrive, à tout moment, que l'Administrateur des agences apprenne l'existence d'un litige entre une Compagnie aérienne CASS-Export et l'Agent portant uniquement sur des montants dus ou déclarés dus par l'Agent à ladite Compagnie aérienne CASS-Export, l'Administrateur des agences suspendra l'avis de défaut de paiement et/ou annule tout avis antérieur de défaut de paiement émis pour toutes les précédentes périodes de facturation applicables. Si la Compagnie aérienne CASS-Export ne reconnaît pas l'existence d'un litige, l'Administrateur des agences demandera à l'Agent de fournir des pièces justifiant l'existence du litige, ou de verser le montant du paiement partiel sur un « compte séquestre ». Si l'une de ces conditions est remplie, l'Administrateur des agences suspendra ou annulera la déclaration de défaut de paiement.

2.8.1.8 (excepté l'Australie) en cas de retrait, la l'Administrateur des Agences devra en aviser l'Agent ainsi que tous ceux qui ont reçu la déclaration de défaut de paiement. Dès réception de cet avis, les Compagnies Membres et les Compagnies Aériennes CASS-Export pourront mettre fin au régime de paiement au comptant et devront régler à l'Agent toute commission qui avait été retenue. L'avis d'irrégularité ayant entraîné la retenue ou le retrait de la déclaration de défaut sera rayé par l'Administrateur des Agences de la liste établie en vertu des dispositions de l'alinéa 2.6.6 de cette Section;

2.8.1.8 (Australie seulement) en cas de retrait, l'Administrateur des agences devra en aviser l'agent ainsi que tous ceux qui ont reçu la déclaration de défaut de paiement. L'avis d'irrégularité ayant entraÎné la retenue ou le retrait de la déclaration de défaut sera rayé par l'Administrateur des agences de la liste établie en vertu des dispositions de l'alinéa 2.6.6 de la présente section;

2.8.2 par la suite, si la déclaration de défaut n'est pas retirée en vertu de l'alinéa 2.8.1.6 de ce Paragraphe, les dispositions de la Section 3 de cette Résolution seront applicables.

2.9 IRRÉGULARITÉS ULTÉRIEURES

Les avis d'irrégularité signalés en vertu du Paragraphe 2.6 de cette Section pour les ventes réalisées entre la fin de la période de rapport pour laquelle l'Agent a été déclaré en défaut de paiement et la date à laquelle l'Agent l'a effectivement été, ne seront pas notés sur la liste tenue par l'Administrateur des Agences.

2.10 RÈGLEMENT RETARDÉ EN RAISON DE MESURES PRISES PAR DES AUTORITÉS GOVERNEMENTALES

Nonobstant toute autre disposition de la présente Section, aucun avis d'irrégularité ne devra être adressé à un Agent et il ne devra pas être déclaré en défaut de paiement à propos d'un règlement total ou partiel dans la mesure où il aura été mis dans l'impossibilité de l'effectuer en totalité en raison de mesures gouvernementales officielles faisant directement obstacle à ce règlement. Toutefois, l'Agent devra fournir la preuve que les montants impayés ont été déposés dans une banque accréditée pour les besoins du paiement mais ne peuvent être versés en raison de ces mesures officielles.

□ 2.11 COLLECTE DE FONDS PRÉJUDICIABLE

2.11.1 Dans le cas où il devient raisonnablement évident pour l'Administrateur des Agences qu'un agent/intermédiaire/associé participant au CASS deviendra imminemment insolvable, en faillite ou soumis à toute forme de liquidation ou autre procédure judiciaire en raison de difficultés financières, l'Administrateur des Agences peut examiner la situation de l'agent/intermédiaire/associé et peut prendre l'une des mesures suivantes :

- exiger le paiement immédiat des sommes dues par l'Agent/Intermédiaire/Associé CASS.
- effectuer un examen financier des documents financiers de l'Agent/Intermédiaire.
- demander des garanties financières supplémentaires.

2.11.2 Si le paiement prévu à l'article 2.11.1 n'est pas reçu sur demande, l'Administrateur des Agences émettra un Avis de défaut de paiement à l'encontre du participant CASS, conformément aux dispositions.

2.12 CHANGEMENTS AUX PROCÉDURES DE REMISE DES ÉTATS DES VENTES ET DE PAIEMENT (ZONE 1 UNIQUEMENT, À L'EXCEPTION DU CANADA, DES DÉPARTEMENTS FRANÇAIS D'OUTRE-MER ET DU GROENLAND)

2.12.1(a) Nonobstant toute disposition contraire dans cette Section, la périodicité pour la remise des états de ventes et paiements des Agents et/ou la date de paiement pourront être modifiées au gré de l'évolution de la situation économique et dans les conditions suivantes :

2.12.1(a)(i) un Comité de Contrôle Economique permanent sera établi dans chaque pays. Ce Comité sera composé, en nombre égal, d'experts financiers et économiques des Membres, y compris d'un représentant du ou des transporteur(s) national(aux), désignés par l'Administrateur des Agences. Le Comité de Contrôle Economique élira son président et établira ses propres procédures;

2.12.1(a)(ii) en consultation avec l'Association nationale des agents de fret reconnue, le Comité de contrôle économique devra déterminer les taux d'indexation économiques et financiers et leurs degrés de variation justifiant une réévaluation de la périodicité pour la remise des états des ventes et les paiements et/ou la date de paiement applicables dans le pays;

2.12.1(a)(iii) pour les besoins d'une telle réévaluation, une réunion du Comité de Contrôle Economique pourra être convoquée en tout temps, moyennant un préavis de 72 heures, à la demande dûment documentée d'un de ses membres ou d'une Compagnie Membre ayant déposé un stock de ses lettres de transport aérien auprès d'un Agent dans le pays concerné. L'Administrateur des Agences sera avisé de la tenue de cette réunion et il devra désigner un membre du Secrétariat de l'IATA pour y assister en qualité de conseiller et de Secrétaire;

2.12.1(a)(iv) si le Comité de contrôle économique estime que la situation le justifie, il peut décider, par vote unanime des membres présents et avec effet immédiat, de modifier la périodicité de remise des états des ventes et des paiements et/ou la date de paiement; cependant, la périodicité et/ou la date telles que modifiées devront rester dans les marges admissibles, telles que définies par les dispositions pertinentes de la présente section, et être immédiatement communiquées à toutes les compagnies membres par l'administrateur des agences;

2.12.1(b) la mise en application constante de la décision prise par de la Conférence des agences en vertu de ce paragraphe sera sujette à sa ratification lors de la prochaine réunion de la Conférence de règlement et de paiement.

2.13 MISE EN OEUVRE D'UN CASS-EXPORT – RÈGLES TRANSITOIRES

Nonobstant les dispositions énoncées en 2.5 et 2.6 de la présente section, le Comité de règlement et de paiement peut fixer des périodes de remise des états et des périodes de grâce différentes pour les ventes s'inscrivant dans le cadre du CASS concerné. En outre, la Conférence des agences de fret peut arrêter d'autres dispositions pour irrégularités répétées. Ces mesures peuvent être appliquées uniquement durant la première année complète qui suit la mise en place définitive du CASS.

2.14 QUESTIONS SUR LA FACTURATION

Afin de s'assurer que la facturation CASS soit aussi exacte que possible, les procédures suivantes seront mises en place par toutes les compagnies aériennes participant au CASS et tous les agents généraux de ventes et services.

2.14.1 Chaque participant CASS activera les services de correction en ligne CASSlink, ce qui permettra aux demandes d'ajustement des factures des agents et intermédiaires d'être traitées par l'outil Web automatisé.

2.14.2 Chaque CASS va instaurer une période de correction dans son calendrier de traitement.

2.14.3 La direction de l'ISS va améliorer le calendrier pour les rapports CASS de façon à inclure deux échéances additionnelles.

2.14.3.1 Une date butoir de notification de requête, à laquelle les Agents Cargo/Intermédiaires doivent avoir enregistré les requêtes de facturation via CASSlink. Cette date butoir ne doit pas être inférieure à 4 jours civils suivant l'expédition des factures CASS lorsque la période de remise CASS est de 28 à 30 jours et pas moins de 2 jours civils suivant l'expédition des factures CASS lorsque la période de remise CASS est de 15 jours.

2.14.3.2 Une échéance pour les réponses aux questions, à savoir la date à laquelle les participants au CASS doivent répondre par l'entremise de CASSlink à toutes les questions enregistrées. Cette échéance précédera d'au moins quatre jours civils la date de remise pour la période de facturation en question. Les réponses seront au choix :

2.14.3.2.1 **Accepté** – le participant est d'accord avec la question enregistrée.

2.14.3.2.2 **Rejeté** – le participant n'est pas d'accord avec la question enregistrée.

2.14.3.2.3 **Reçu** – le participant enquête sur la question enregistrée.

2.14.3.2.4 **Traité par la compagnie aérienne** – le participant est d'accord avec la question enregistrée et va générer le crédit approprié dans son propre système en vue du traitement par l'intermédiaire du CASS.

2.14.3.2.5 **Modifié** – le participant souhaite traiter un crédit d'un montant différent de celui qui est enregistré.

2.14.4 Avant que chaque CASS traite la période de correction, telle qu'établie conformément à 13.2, toutes les questions enregistrées conformément à 13.3.1 qui n'ont pas eu de réponse comme cela est stipulé en 13.3.2 seront automatiquement considérées comme ayant été approuvées.

2.14.5 Nonobstant le paragraphe 13.4, les participants CASS peuvent facturer de nouveau lors de périodes de facturation subséquentes des questions enregistrées s'ils déterminent par la suite qu'elles auraient initialement dû être rejetées.

Section 3 — Conséquences du défaut de paiement

3.1 DÉTERMINATION DES SOMMES DUES PAR L'AGENT AUX MEMBRES/COMPAGNIES AÉRIENNES

3.1.1 Aux fins du sous-paragraphe 2.8.1.1 (b) de la Section 2 de la présente Résolution, l'Agent/Intermédiaire aura jusqu'au dernier jour du mois suivant le mois au cours duquel cette demande est faite pour se conformer, et cette demande devra inclure la date effective de résiliation du Contrat d'Intermédiaire de fret/d'Agence (et de retrait du Répertoire le cas échéant), sans préjudice de l'exécution par chaque partie de toutes les obligations contractées avant la date de résiliation.

3.1.2 Lorsque l'Administrateur des Agences aura déterminé qu' un Agent déclaré en défaut de paiement selon l'une quelconque des dispositions de cette Résolution a effectué le paiement de toutes les sommes dues, tel que précisé aux alinéas 1.12.1(a)(ii) de la Section 1 et/ou 2.8.1.1(b) de la Section 2 de cette Résolution, les dispositions des Paragraphes 3.3 et/ou 3.4 de cette Section seront appliquées;

△ **3.1.3** lorsque l'Administrateur des Agences aura déterminé qu'un Agent déclaré en défaut de paiement selon l'une quelconque des dispositions de cette Résolution n'a pas payé les sommes dues, tel que précisé aux alinéas 1.12(a)(ii) de la Section 1 et/ou 2.8.1.1(b) de la Section 2 de cette Résolution, il devra aviser l'Agent qu'il est mis fin à son Contrat d'agence de fret ou à son Contrat d'intermédiaire de fret, selon le cas, Les dispositions de l'alinéa 4.4.1 de la Section 4 des Résolutions 801, 805, 807 et 813zz, de l'alinéa 3.4.1 de la Section 3 des Résolution 803 et de l'alinéa 10.4.1 de la Section 10 des Résolutions 809, selon le cas, seront alors appliquées.

3.2 RÈGLEMENT DES SOMMES DUES (excepté l'Australie)

△ Lorsqu'un agent déclaré en défaut de paiement peut fournir à l'administrateur des agences, avant la date spécifiée dans l'avis de résiliation, la preuve que toutes les sommes dues, le cas échéant, ont été payées, l'administrateur des agences devra aviser toutes les compagnies membres et les autres sociétés aériennes CASS-Export en conséquence. Dès réception de l'avis, ces dernières devront payer à l'Agent toutes les commissions qui avaient été retenues. Par la suite, les dispositions énoncées en 3.3 et 3.4, selon le cas, de cette section s'appliqueront.

△ 3.2 RÈGLEMENT DES SOMMES DUES (Australie seulement)

Lorsqu'un agent déclaré en défaut de paiement peut fournir à l'Administrateur des agences, avant la date spécifiée dans l'avis de résiliation, la preuve que toutes les sommes dues, le cas échéant, ont été payées, l'Administrateur des agences devra aviser les compagnies membres et les autres sociétés aériennes

CASS-Export en conséquence. Par la suite, les dispositions énoncées en 3.3 et 3.4, selon le cas, de la présente section s'appliqueront.

3.3 RÉEXAMEN DE L'AGENT (excepté l'Australie)

△ **3.3.1** Si après avoir payé toutes les sommes dues l'Agent peut fournir la preuve à l'Administrateur des Agences que sa situation financière satisfait aux exigences de la Réglementation des Agences de Fret (Résolution 801, Section 1, alinéa 1.1.4.1; Résolution 803, Section 2, alinéa 2.1.2; Résolution 805, Annexe 'le Transporteur', Section 1, Paragraphe 1.2; Résolution 807, Section 1, Paragraphe 1.4; Résolution 809, Section 2, Paragraphe 2.4 et Résolution 813zz, Annexe 'B', Section 1, selon les cas) et lorsque l'Administrateur des Agences aura avisé, en vertu des dispositions des Sections 1 et 2 de la présente Résolution, qu'un Agent est en défaut de paiement, il devra aviser les Compagnies Membres qu'elles peuvent mettre fin au régime de paiement au comptant imposé audit Agent;

△ **3.3.2** si après avoir payé toutes les sommes dues l'Agent ne peut pas fournir la preuve à l'Administrateur des Agences que sa situation financière satisfait aux exigences de la Réglementation des Agences de Fret, tel que spécifié à l'alinéa 3.3.1 de ce Paragraphe, l'Administrateur des Agences devra faire procéder au réexamen de l'Agent par le Commissaire aux Agences. Il en informera l'Agent par courrier recommandé et l'invitera à fournir une déclaration écrite sur sa situation et les raisons du défaut de paiement ainsi que toutes preuves et documents écrits qu'il souhaite présenter au Commissaire aux Agences;

3.3.3 sous réserve du réexamen prévu en 3.3.2 et si, préalablement au réexamen confié au commissaire aux agences, l'agent est en mesure de démontrer à l'administrateur des agences que sa situation financière est satisfaisante, l'administrateur des agences avisera toutes les compagnies membres qu'elles peuvent mettre fin au régime de paiement au comptant imposé à l'agent. Cependant, si trois avis d'irrégularités ont été adressés à l'agent au cours des 12 derniers mois et s'il reçoit un avis d'irrégularités supplémentaire après qu'il a été mis fin au régime de paiement au comptant et ceci avant le réexamen, l'agent sera de nouveau mis en régime de paiement au comptant et le demeurera jusqu'à ce que le commissaire aux agences ait procédé à un réexamen;

△ **3.3.4** le Commissaire aux Agences pourra, s'il le juge nécessaire et selon les circonstances entourant le défaut, radier le nom de l'Agent de la Liste des Agences de Fret ou l'y maintenir. Si le Commissaire aux Agences décide de retirer l'Agent de la Liste des Agences de Fret, les dispositions de l'alinéa 4.4.1 de la Section 4 des Résolutions 801, 805, 807 et 813zz, de l'alinéa 3.4.1 de la Section 3 de la Résolution 803 et de l'alinéa 10.4.1 de la Section 10 de la Résolution 809, selon le cas, seront appliquées.

3.3 RÉEXAMEN DE L'AGENT AGENT (Australie seulement)

△ **3.3.1** Si, après avoir payé toutes les sommes dues, l'agent peut fournir à l'Administrateur des agences la preuve que sa situation financière et son crédit satisfont aux exigences des Règles des agences de fret (Résolution 809, section 2, paragraphe 2.4) et lorsque l'Administrateur des agences aura avisé, en vertu des dispositions de la section 2 de la présente Résolution, que l'agent est en défaut de paiement, il devra aviser les compagnies membres que la situation a été réglé d'une façon satisfaisante;

△ **3.3.2** si, après avoir payé toutes les sommes dues, l'agent ne peut pas fournir à l'Administrafeur des agences la preuve que sa situation financière et son crédit satisfont aux exigences de la Réglementation des agences de fret, tel que spécifié à l'alinéa 3.3.1 de ce paragraphe, l'Administrateur des agences devra faire procéder au réexamen de l'agent par le Commissaire aux agences. Il en informera l'agent par courrier recommandé et l'invitera à fournir une déclaration écrite sur sa situation et les raisons du défaut de paiement ainsi que toutes preuves et documents écrits qu'il souhaite présenter au Commissaire aux agences;

3.3.3 sous réserve du réexamen prévu en 3.3.2 et si, préalablement au réexamen confié au Commissaire aux agences, l'agent est en mesure de démontrer à l'Administrateur des agences que sa situation financière et son crédit sont satisfaisants, l'Administrateur des agences avisera toutes les compagnies membres;

△ **3.3.4** le Commissaire aux agences pourra, s'il le juge nécessaire et selon les circonstances entourant le défaut, radier le nom de l'agent de la liste des agences de fret ou l'y maintenir. Si le Commissaire aux agences décide de retirer l'agent de la liste des agences de fret, les dispositions de l'alinéa 10.4.1, section 10, de la Résolution 809 seront appliquées.

3.4 CONSÉQUENCE DU MAINTIEN SUR LA LISTE DES AGENCES APRÈS LE DÉFAUT (excepté l'Australie)

△ **3.4.1** Lorsque l'Agent est maintenu sur la Liste des Agences de Fret après réexamen aux termes de l'alinéa 3.3.4 de cette Section, le Commissaire aux Agences pourra, dans les cas où il estime que la situation financière ou du crédit de l'Agent le justifie, ordonner que l'Agent se conforme aux exigences financières qu'il lui imposera. Sous réserve d'une telle injonction et si l'Agent était placé en régime de paiement au comptant, les Compagnies Aériennes peuvent rétablir le crédit et la Direction du CASS redonnera, le cas échéant, des lettres de transport aérien neutres CASS à l'Agent ou autorisera ce dernier à émettre ses propres lettres de transport aérien neutres;

3.4.2 l'Agent qui aura été maintenu sur la Liste des Agences après réexamen aux termes de l'alinéa 3.3.4 de cette Section, fera l'objet d'un nouveau réexamen s'il ne s'est pas conformé, à la satisfaction de l'Administrateur des Agences, aux exigences financières prescrites par le

Commissaire aux Agences en vertu de l'alinéa 3.4.1 de ce Paragraphe. En procédant à un réexamen aux termes de cet alinéa, les dispositions de l'alinéa 3.3.4 de la présente Section seront appliquées;

3.4.3 l'Agent en défaut de paiement dont le Contrat n'aura pas été dénoncé ou qui aura été maintenu sur la Liste des Agences de Fret après réexamen selon les termes de l'alinéa 3.3.2 de la présente Section, sera quitte de tous les avis d'irrégularités qui avaient été enregistrés à son encontre avant le défaut de paiement. Pour l'application des alinéas 1.7.1 ou 1.7.2 de la Section 1 et de l'alinéa 2.6.6 de la Section 2 de cette Résolution, le commencement de la période de 12 mois sera réputé être la date de la décision prise par le Commissaire aux Agences de maintenir l'Agent sur la Liste des Agences de Fret, selon le cas.

3.4 CONSÉQUENCES DU MAINTIEN SUR LA LISTE DES AGENCES APRÈS LE DÉFAUT (Australie seulement)

△ **3.4.1** Lorsque l'agent est maintenu sur la liste des agences de fret après un réexamen aux termes de l'alinéa 3.3.4 de la présente section, le Commissaire aux Agences pourra, dans le cas où il estime que la situation financière ou le crédit de l'agent le justifie, ordonner que l'agent se conforme aux exigences financières qu'il lui imposera;

3.4.2 l'agent qui aura été maintenu sur la liste des agences après réexamen aux termes de l'alinéa 3.3.4 de la présente section fera l'objet d'un nouveau réexamen s'il ne s'est pas conformé, à la satisfaction de l'Administrateur des agences, aux exigences financières prescrites par le Commissaire aux agences en vertu de l'alinéa 3.4.1 de ce paragraphe. En procédant à un réexamen aux termes de cet alinéa, les dispositions de l'alinéa 3.3.4 de la présente section seront appliquées;

3.4.3 l'agent en défaut de paiement dont le contrat n'aura pas été résilié ou qui aura été maintenu sur la liste des agences de fret après réexamen selon les termes de l'alinéa 3.3.2 de la présente section sera quitte de tous les avis d'irrégularités qui avaient été enregistrés à son encontre avant le défaut de paiement. Pour les besoins de l'alinéa 2.6.6, section 2, de la présente Résolution, le début de la période de 12 mois sera réputé être la date de l'avis que l'Administrateur des agences a adressé aux compagnies membres pour mettre un terme au statut de défaut de l'agent ou la date de la décision prise par le Commissaire aux agences en vue de maintenir l'agent sur la liste des agences de fret, selon le cas.

Appendice 'A'

Pays ou région du CASS	Fréquence de règlement	Date de versement après facturation	Délai de grâce
Norme mondiale	1 à 2 fois par mois	7, 15, 28 à 30 jours	5 à 10 jours
Région Amériques	2 fois	15 jours	5 jours
Brésil (import)	2 fois	15 jours	5 jours
Canada	2 fois	30 jours	5 jours
Equateur	2 fois	1er et 16e	5 jours
Guatemala	2 fois	30 jours	5 jours
Pérou	2 fois	20 jours	1 jour
Région Europe	1 fois	28 à 30 jours	10 jours
Fédération de Russie	2 fois	10 jours ouvrables	2 jours ouvrables
Israël	2 fois	30 jours	10 jours
Turquie	2 fois	28 à 30 jours	2 jours
Royaume-Uni et Irlande	1 fois	32 jours	10 jours
Royaume-Uni (import)	1 fois	32 jours	15 jours
Région MENA	1, 2 fois	15, 30 jours	10 jours
Arabie saoudite, royaume d'	2 fois	15 jours	2 jours ouvrables
Bahreïn	2 fois	15 jours	5 jours
Émirats Arabes Unis	2 fois	15 jours	5 jours
Koweït	2 fois	15 jours	5 jours
Maroc	2 fois	20 jours	10 jours
Oman	2 fois	15 jours	5 jours
Qatar	2 fois	15 jours	5 jours
Région Asie Pacifique	2 fois	28 jours	10 jours
Australie***	2 fois	30 jours et milieu et dernier jour du mois	4 jours
Bangladesh	2 fois	15 jours et milieu et dernier jour du mois	10 jours
Inde	2 fois	30 jours	10 jours
Malaisie	2 fois	15 jours et milieu et dernier jour du mois	10 jours
Pakistan**	2 fois	15 jours et milieu et dernier jour du mois	10 jours
Corée	2 fois	30 jours et milieu et dernier jour du mois	10 jours
Thaïlande	2 fois	30 jours et milieu et dernier jour du mois	10 jours
Région Asie du Nord	2 fois	15, 30 jours	10 jours
Chine	2 fois	30 jours	10 jours
Chine Domestique	hebdomadaire	7 jours	10 jours
Taipei Chinois	2 fois	15 jours et milieu et dernier jour du mois	10 jours

Note: ** Les détails sont renseignés dans la section 2.5.3*

Note: *** Les détails sont renseignés dans la section 2.6.4.1*

RÉSOLUTION 801r

Annexe ‘A’

Agent _____

Adresse _____

_____

Nº de code IATA _____

FACTURE POUR VENTES DE FRET/AJUSTEMENT***
COMPAGNIES MONDIALES 999 MONNAIE

Adresse _____

_____

Facture No/Date:

Page _____ de _____

PÉRIODE FACTURÉE

Nº de série de LTA code original	TAXATION EN PORT PAYÉ		TAXATION EN PORT DÛ		AUTRES DÉBOURS EN PORT PAYÉ DANS LA COMPAGNIE**							Information de l’Agent
	Taxation au poids	Autres débours dus à la compagnie	Taxation au poids	Autres débours dus à l’Agent	A	B	C					
(Facultatif) (1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
	← Colonnes obligatoires →				← Colonnes facultatives →							
TOTAUX												

RÉCAPITULATION

Total des débours en port payé dus à la compagnie (cols. 2 + 3) CCY _____

Total des ventes donnant droit à une rémunération (cols. 2 + 4) CCY à %

Rémunération due à l’Agent CCY _____

Autres débours dus à l’Agent CCY _____

Sommes MCO CCY _____ CCY _____

MONTANT NET DÛ À LA COMPAGNIE/L’AGENT CCY _____

* y compris taxation à la valeur

** colonnes A et B devront préciser les débours prévus, c’est-à-dire ceux qui sont les plus fréquents. Colonne C précisera les autres débours – mentionnés verticalement si supérieurs à un seul et identifiés par le code de la LTA défini dans la Résolution 600a.

*** un ajustement sera fait si des postes facturés antérieurement sont annulés et ajustés. L’une des colonnes facultatives sera intitulée “Référence d’Ajustement”.

RÉSOLUTION 811d

LE COMMISSAIRE AUX AGENCES

CAC1(MV C083, CAC/51)811d (except USA) (amended)
CAC2(MV C083, CAC/51)811d (amended)
CAC3(MV C083, CAC/51)811d (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que,

1. Le bureau du Commissaire aux agences ('le Commissaire') est institué par la présente.

2. Un Commissaire sera nommé pour chaque zone de Conférence IATA.

3. Toute personne pourra présenter à l'Administrateur des Agences des candidats au poste de Commissaire. Des représentants de l'industrie examineront chaque candidature et soumettront leur recommandation au Administrateur des agences ou son Adjointet et au Président de la FIATA en ce qui concerne le mandat du Commissaire et sa rémunération. Le Commissaire sera nommé par le Administrateur des agences ou son Adjoint et le Président de la FIATA. Un Commissaire en place peut être autorisé à demeurer en poste au besoin jusqu'à ce qu'un successeur ait été nommé.

4. Administrateur des agences ou son Adjoint et le Président de la FIATA peuvent nommer autant de Commissaires adjoints qu'ils estimeront nécessaire pour assurer le fonctionnement de ce bureau, auquel cas les procédures de nomination seront celles régissant la nomination du Commissaire. Le terme 'le Transporteur' sera alors réputé inclure le Commissaire aux agences et le Commissaire adjoint.

5. Dans l'accomplissement de ses fonctions, le Commissaire devra faire preuve d'impartialité et ne devra pas être assujetti à l'autorité ou au contrôle de l'IATA, d'une quelconque compagnie membre, d'un agent de fret IATA, d'un Associé CASS ou d'une association d'agents de fret, ni à celle de leurs employés ou responsables.

△ **6.** Le Commissaire pourra, s'il le juge opportun et pour une raison particulière, nommer un remplaçant pour le représenter dans des cas individuels.

7. Sur recommandation unanime du groupe approprié des représentants de l'industrie, le Administrateur des agences ou son Adjoint et le Président de la FIATA pourront ecourter le mandat Commissaire.

8(a) les frais du bureau du Commissaire devront être supportés à part égale par les Membres ayant déposé leurs propres stocks de lettres de transport aérien ou leurs numéros de lettres de transport aérien auprès des Intermédiaires ou Agents de fret IATA dans les pays où la Réglementation pour l'administration des agences de fret est en vigueur, et par les Intermédiaires et Agents de fret IATA dans ces pays. Toutefois, un Intermédiaire ou Agent de fret IATA pourra être appelé à apporter une contribution ordinaire de 10 USD (ou équivalent acceptable) par an, par siège et par succursale.

8(a)(i) supérieure à USD10.00 (ou un montant équivalent) par an et par bureau émettant des lettres de transport aérien enregistré auprès du CASS dans une zone de CASS-Export;

8(a)(ii) supérieure à USD50.00 (ou un montant équivalent) par an hors d'une zone CASS-Export;

8(b) toutes ces contributions des Intermédiaires ou Agents de fret IATA devront être versées au Fonds du Commissaire aux agences, tenu par l'Administrateur des agences et utilisé conformément aux dispositions de la présente Résolution. Une telle contribution ordinaire ne saurait inclure le paiement de droits, ni aucune pénalité pécuniaire imposée par le Commissaire dans l'exercice de ses fonctions. Le Fonds a pour objectif de décharger conjointement les Membres et Agents ou Intermédiaires de leur obligation de couvrir les frais de gestion du bureau du Commissaire (frais et dépenses) à part égale. En outre, la contribution des Agents et des Intermédiaires sera utilisée pour rembourser, par l'intermédiaire de la FIATA (FIATA/AFI) les frais de voyage des représentants des Agents qui assistent aux réunions de l'IFCC, aux réunions approuvées par l'IFCC et aux réunions de l'industrie destinées à approfondir les relations entre les Compagnies aériennes IATA et les Transitaires participant au Programme des agences de fret. Elle sera également utilisée pour couvrir les dépenses supportées jusqu'ici par l'Institut de la FIATA pour moderniser le programme d'agences existant.

8(c) les frais du bureau du Commissaire pour les services relatifs aux Associés CASS seront pris en charge tel que décrit dans la Résolution 811f.

9. Le Commissaire statuera conformément aux dispositions de la Résolution appropriée régissant la conduite des réexamens par le Commissaire aux agences.

10. ABROGATION ET RAPPORT

Dès l'entrée en vigueur de la présente Résolution, les Résolutions suivantes seront abrogées :

CAC1(12)801d (sauf États-Unis) (amendée)

CAC2(12)801d (amendée)

CAC3(12)801d (amendée)

CAC1(12)803d (sauf États-Unis) (amendée)

CAC2(12)803d (amendée)

CAC3(12)803d (amendée)

CAC2(13)805d (Europe)

CAC3(15)809d (Pacifique du Sud-Ouest)

RÉSOLUTION 811d

Pièce jointe « A »

Profil du commissaire aux agences de fret

1. Le commissaire est un arbitre indépendant désigné conjointement par l'IATA (International Air Transport Association) et la FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) pour réaliser des évaluations et mettre en œuvre les décisions et/ou actions concernant les Agents/Intermédiaires/Associés CASS et les candidats dans le cadre du programme d'agence de fret de l'IATA.

1.1 Le mandat du commissaire est établi conformément aux dispositions de la résolution 811d.

1.2 Les procédures en vertu desquelles il exerce ses fonctions sont répertoriées dans la résolution 811e et résolution 811f de l'IATA.

2. L'IATA et la FIATA évalueront les candidats au poste de commissaire selon le profil suivant :

Le candidat idéal répondra aux critères suivants :

a) Avoir une expérience dans le secteur du fret acquise au cours de ses emplois précédents au sein d'une compagnie aérienne ou en tant qu'Agent de fret/Intermédiaire;

b) Ne pas être employé ou collaborer avec une compagnie aérienne, un Agent de fret/Intermédiaire/Associés CASS, une association d'agences ou l'IATA à la période où il postule;

c) Bien connaître le programme d'agence de fret de l'IATA, ainsi que les réglementations connexes, et pouvoir acquérir une connaissance approfondie de ce programme;

d) Avoir une expérience en résolution des litiges et/ou une formation juridique;

e) Avoir le statut d'entrepreneur indépendant non associé à une compagnie aérienne, un Agent de fret/Intermédiaire/Associés CASS, une association d'agences ou l'IATA;

f) Maîtriser l'anglais (oral et écrit);

g) Être en mesure d'effectuer des déplacements ponctuels.

Description du poste de commissaire aux agences de fret :

△ a) Un commissaire doit uniquement agir comme indiqué pour procéder aux examens requis conformément aux dispositions de la résolution 811d et résolution 811f.

△ b) Dans l'exercice de ses fonctions, il n'est pas habilité à assister et/ou à participer aux conférences des associations d'agences ou de l'IATA, sauf dans les cas prévus par la réglementation d'agence de fret concernée.

c) Il ne peut pas non plus conseiller, former, coacher, etc. les agents individuels, les (associations d') expéditeurs transitaires, les Intermédiaires, les Associés CASS, les les compagnies aériennes ou l'IATA, sauf dans les cas spéciaux prévus par les dispositions de la résolution 811e et résolution 811f Toutefois, le commissaire peut répondre ponctuellement aux demandes d'informations des agents individuels, des (associations d') expéditeurs transitaires, des Intermédiaires, des Associés CASS, des compagnies aériennes ou de l'IATA, si elles ne sont pas liées à un cas d'évaluation ou à tout autre litige.

d) Le commissaire aux agences de fret doit exercer ses fonctions en toute indépendance et n'être soumis au contrôle d'aucune partie. Toutefois, il doit fournir régulièrement des rapports d'activité à la CAC (Cargo Agency Conference), à l'EACPJC (European Air Cargo Programme Joint Council) et au CAPJC (Canadian Agency Programme Joint Council). Ces trois organismes sont habilités à évaluer les activités du commissaire aux agences de fret/Ombudsman. Ils sont également chargés d'approuver le budget et de contrôler les dépenses.

e) Tout déplacement du commissaire aux agences de fret est autorisé conformément aux dispositions de la résolution 811e et résolution 811f.

△ f) Son bureau doit conserver les enregistrements de tous les actes pendant au moins deux ans ou le délai requis par la législation locale. Le Commissaire aux agences de fret doit transmettre ses connaissances et assurer la continuité auprès de son successeur. Il peut fournir les copies de certains enregistrements à l'administrateur des agences de l'IATA et au secrétariat de la FIATA.

g) Il doit également mettre à jour un site Web d'information pour lequel il bénéficiera d'un financement dans le cadre du budget établi.

h) Le commissaire est habilité à obtenir un soutien administratif pour lequel il bénéficiera d'un financement dans le cadre du budget établi.

RÉSOLUTION 811e

CONDUITE DES REEXAMENS PAR LE COMMISSAIRE AUX AGENCES

CAC(41)811e (excepté É.-U.) Expiration: Indefinite
CAC1(41)811e Type: A

IL EST RÉSOLU que le Commissaire aux agences (le 'Commissaire') réexaminera les décisions visant les agents ("agent" or "agent de fret IATA" employé dans la présente Résolution désignera un intermédiaire, le cas échéant, tel que défini dans la Résolution 823) et les candidats, étant entendu que les définitions figurant dans la Réglementation des agences de fret s'appliquent à cette Résolution, conformément aux procédures suivantes:

1. RÉEXAMEN À L'INITIATIVE DE L'AGENT OU DU CANDIDAT

1.1 Le Commissaire statuera sur les cas présentés par:

1.1.1 toute personne dont la candidature à l'agrément en qualité d'agent a été rejetée par l'Administrateur des agences, ou l'a été après réexamen par celui-ci,

1.1.2 toute personne ayant acquis ou cherchant à acquérir un agent de fret IATA dont la demande de changement de propriétaire a été rejetée par l'Administrateur des agences, ou l'a été après réexamen par celui-ci,

1.1.3 Un agent que l'administrateur des agences a avisé de sa radiation imminente de la liste des agences de fret, quel que soit le motif;

1.1.4 Un agent que l'administrateur des agences a avisé d'une action imminente à son encontre, dans la mesure où il réduit de manière déraisonnable sa capacité de diriger son entreprise dans des conditions normales;

1.1.5 Un agent dont la candidature pour changer de site et/ou de nom a été rejetée;

1.1.6 Un agent qui considère que l'administrateur des agences n'a pas suivi les procédures appropriées, après délégation par la CAC, à son grand détriment.

1.2 pour tout réexamen en vertu du présent paragraphe, la personne autorisée à introduire une demande de réexamen peut le faire en déposant une demande écrite auprès du Commissaire, avec copie à l'Administrateur des agences. Les demandes de réexamen de candidatures rejetées doivent être soumises dans les 30 jours civils suivant la date de notification de la décision signifiée par l'Administrateur des agences. Le Commissaire procédera à l'examen du cas soumis en le reprenant de novo et de façon contradictoire et, sur la foi des éléments de preuve présentés au cours de la procédure, il décidera si le candidat est ou non qualifié en vertu de la Réglementation des agences de fret pour être inscrit sur la Liste des agences de fret.

2. RÉEXAMEN À L'INITIATIVE DE L'ADMINISTRATEUR DES AGENCES

△ **2.1** L'Administrateur des agences pourra, de sa propre initiative ou à la demande d'une compagnie membre, faire procéder à un réexamen pour déterminer si un agent peut être maintenu sur la Liste des agences en application des dispositions de la Réglementation des agences de fret ou si l'agent a enfreint une des dispositions de cette même Réglementation ou de son contrat d'agence de fret dans les cas suivants :

2.1.1 lorsqu'un agent a été déclaré en défaut de paiement,

2.1.2 lorsqu'un agent ne se conforme pas, à la satisfaction de l'Administrateur des agences, aux exigences financières prescrites par le Commissaire pour que l'agent soit maintenu sur la Liste des agences de fret à la suite d'un examen résultant d'un défaut de paiement,

2.1.3 lorsqu'un agent a omis de faire une comptabilité et un règlement complets de toutes les sommes dues aux membres comme condition de maintien sur la Liste des agences de fret à la suite d'un examen résultant d'un défaut de paiement,

2.1.4 lorsqu'un agent a omis de soumettre, au plus tard à la date indiquée, les documents financiers demandés par l'Administrateur des agences afin de procéder à un examen financier de l'agent,

△ **2.1.5** si l'Administrateur des agences a des raisons de croire que l'agent ne remplit plus les conditions financières minimales énoncées dans le Manuel de l'agent de fret IATA, ou qu'il n'est pas en mesure de remplir ses obligations financières,

2.1.6 lorsqu'un agent dans un pays ou une région CASS a eu quatre avis d'irrégularités pendant une période de 12 mois consécutifs,

2.1.7 lorsqu'un agent n'effectue pas à temps sa demande de changement de propriétaire, de nom ou d'adresse,

2.1.8 lorsqu'un agent a changé de nom ou d'adresse et que l'Administrateur des agences n'est pas en mesure d'approuver ce changement,

2.1.9 à la réception d'informations tendant à prouver que l'Agent ne satisfait plus à l'une quelconque des exigences du manuel,

2.1.10 lorsqu'un agent n'a pas renouvelé, avant la date d'expiration, la caution ou la garantie émise par une banque ou une compagnie d'assurances,

2.1.11 lorsqu'un agent, en sa capacité de réceptionnaire dans le cadre du Système de règlement des comptes de fret – Frais payables à destination, a été placé en régime de paiement au comptant dans le cadre de ce système,

2.1.12 lorsque la licence d'un agent, si elle est requise, lui a été restituée à la suite d'un retrait ou d'une suspension par les autorités concernées;

△ **2.2** toute demande réexamen présentée par écrit devra être accompagnée d'une attestation de l'Administrateur des agences indiquant qu'une copie conforme a été remise à l'agent. Le Commissaire procédera contradictoirement à tout réexamen entrepris en vertu du présent paragraphe et décidera, sur la foi des éléments de preuve présentés au cours de la procédure, si l'agent a respecté ou non les dispositions de la Résolution tel qu'allégué par l'Administrateur des agences ou s'il les a enfreintes. Dans l'affirmative et conformément aux dispositions de la présente Résolution, le Commissaire imposera à l'agent la pénalité qu'il estimera appropriée, compte tenu des circonstances,

2.3 outre les cas de réexamen indiqués à l'alinéa 2.1 de ce paragraphe, l'Administrateur des agences déposera une plainte écrite auprès du Commissaire, avec copie à l'agent, dans les cas suivants :

2.3.1 à la réception d'une plainte déposée par l'IATA,

2.3.2 à la réception d'une plainte déposée par une compagnie membre à la suite de l'enregistrement d'un candidat dont la demande avait fait l'objet d'une protestation de la part de ladite compagnie membre,

2.3.3 à la réception d'un avis d'une compagnie membre selon lequel un agent aurait mal interprété ou aurait enfreint la Réglementation de l'IATA pour le transport des marchandises dangereuses, y compris la Déclaration de l'expéditeur,

2.3.4 à la réception d'un avis d'une compagnie membre selon lequel les mesures de contrôle de sécurité prescrites par les autorités responsables ou par la compagnie membre auraient été mal interprétées ou fait l'objet d'une infraction.

3. RÈGLES DE PROCÉDURE

△ **3.1/3.1.1** Le Commissaire devra promulguer des règles de conduite et de procédures destinées à garantir la promptitude et l'impartialité du réexamen de toutes les questions qui lui auront été soumises de manière appropriée. Ces règles devront garantir à chaque partie les droits minimum suivants, à savoir le droit de :

3.1.1.1 déposer des conclusions aux fins de renvoi,

3.1.1.2 déposer des conclusions aux fins d'une décision par jugement sommaire ou autre moyen de redressement approprié,

3.1.1.3 soumettre par écrit tout renseignement pertinent qu'il jugera approprié,

3.1.1.4 faire citer des témoins,

3.1.1.5 comparaître en personne, ou se faire représenter par un conseil, et présenter des preuves et des arguments à l'appui de sa déposition,

3.1.1.6 entendre les dépositions et arguments de la partie adverse, ainsi que ses témoins,

3.1.1.7 soumettre la partie adverse et ses témoins à un contre-interrogatoire;

3.1.2 les débats devant le Commissaire n'auront pas un caractère officiel et les parties ne seront pas tenues à des règles strictes pour l'établissement des preuves;

3.1.3 la partie qui a fait la demande de réexamen pourra retirer sa demande totalement ou en partie, par écrit, en tout temps avant qu'une décision ne soit prononcée.

3.2 Lors d'un réexamen effectué conformément à la présente Résolution, les parties seront l'Administrateur des agences et le candidat ou l'agent concerné, ou encore le plaignant, selon le cas. Sauf instructions écrites différentes émanant du Commissaire, toute personne autre que les parties ou les témoins qui désirerait porter à la connaissance du Commissaire un renseignement pertinent se rapportant à l'affaire en cours, pourra le faire uniquement par l'intermédiaire de l'une des parties en cause. La partie concernée devra adresser sans tarder ces renseignements par écrit au Commissaire avec copie à la partie adverse. La personne en question sera soumise à un contre-interrogatoire.

△ **3.3/3.3.1** Sauf motif valable libellé par écrit, le Commissaire fixera la procédure de réexamen à une date qui ne pourra être postérieure aux 45 jours suivant la réception d'une demande déposée conformément à la présente Résolution; il rendra sa sentence dans les 30 jours qui suivront la conclusion du procès-verbal des débats;

pour chaque sentence, le Commissaire sera lié par les dispositions des Résolutions applicables et devra procéder à la constatation des faits et à l'établissement des conclusions qui s'y rapportent. La sentence sera rendue par écrit et comprendra toutes les constatations et conclusions, de même qu'en cas de réexamens effectués en vertu du paragraphe 1 de la présente Résolution, toutes conditions qui seraient imposées par le Commissaire. En ce qui concerne les réexamens effectués en vertu du paragraphe 2 de la présente Résolution, la sentence sera rendue par écrit et devra comprendre toutes les constatations et conclusions ainsi que toute pénalité imposée en vertu du paragraphe 3.5 de la présente Résolution.

3.3.2 Un exemplaire signé de la sentence devra être remis à chaque partie. Sous réserve des dispositions qui seraient prises en vertu du paragraphe 4 de la présente Résolution, la sentence sera définitive et engagera le candidat ou l'agent ainsi que l'IATA et toutes les compagnies membres;

3.3.3 toute sentence qui démontre qu'au moment de l'audience l'agent gardait indûment les fonds d'une compagnie membre, devra, outre la pénalité imposée en vertu de la présente Résolution, inclure :

3.3.3.1 soit la suspension de l'agrément de l'agent, auquel cas les dispositions des résolutions sur les agences de fret qui régissent « l'effet du retrait, de la suspension ou d'une réprimande, sous-paragraphe Suspension », tel que stipulé dans les Résolutions des agences de fret seront applicables;

3.3.3.2 soit la mise en régime de paiement au comptant de l'agent, avec retenue de toutes les commissions jusqu'au règlement intégral des montants dus;

3.3.4 le Commissaire sera habilité à renoncer à entendre les parties lorsque le réexamen est fondé sur des déclarations écrites et à rendre la sentence sur la base des stipulations écrites des parties;

3.3.5 toute sentence rendue par le Commissaire constituera un précédent en ce qui concerne l'interprétation future des Résolutions en cause.

3.4/3.4.1 Un réexamen demandé par un agent en vertu du sous-paragraphe 1.1.1 ou 1.1.2 de la présente Résolution aura pour effet de suspendre la décision prise à son encontre jusqu'à ce que la sentence du Commissaire soit rendue. Si le Commissaire conclut que l'agent a les qualifications requises justifiant son maintien sur la Liste des agents, l'Administrateur des agences devra maintenir le nom de l'agent sur cette Liste et en aviser l'agent et toutes les compagnies membres;

3.4.2 si le Commissaire conclut qu'il y a lieu de faire confiance à l'agent pour qu'il se conforme aux dispositions de la Réglementation des agences de fret pourvu qu'il se soumette à certaines stipulations et conditions, l'Administrateur devra maintenir l'agent sur la Liste des agents après avoir vérifié que ces stipulations et conditions ont été respectées selon les dispositions spécifiques de la sentence du Commissaire. L'Administrateur des agences avisera l'agent et toutes les compagnies members que l'agent est maintenu sur la Liste des agents.

3.5/3.5.1 Le Commissaire pourra rendre une décision sous les formes suivantes :

3.5.1.1 renvoi de l'affaire,

3.5.1.2 inclusion dans ou exclusion de ladite Liste des agents de fret (dans le cas d'un candidat),

3.5.1.3 maintien sur la Liste des agents de fret,

3.5.1.4 radiation de la Liste des agents de fret,

3.5.1.5(a) suspension de l'agrément de l'agent :

3.5.1.5(a)(i) zones CASS – au moins une période de facturation CASS,

3.5.1.5(a)(ii) zones hors CASS – au moins 30 jours,

3.5.1.5(b) dans tous les cas, la suspension n'excédera pas 90 jours, avec mise en régime de paiement au comptant sans droit au paiement de la commission. Au choix de l'agent, versement d'une indemnité payable à l'IATA, en lieu et place de la suspension,

3.5.1.6 blâme,

△ **3.5.1.7** mise en régime de paiement au comptant de l'agent avec droit au paiement de la commission,

3.5.1.8 en prenant toute autre mesure ou en assortissant sa sentence, s'il le juge approprié, de conditions compatibles avec les Résolutions et qui puissent être raisonnablement appliquées aux termes de leurs dispositions, particulièrement en ce qui concerne la restitution, et en fixant des dates auxquelles l'agent devra se conformer,

3.5.1.9 toute combinaison des mesures précitées;

3.5.2 le Commissaire pourra offrir à l'agent le choix entre deux ou plusieurs de ces mesures;

4. RÉEXAMEN PAR ARBITRAGE

Un agent ou un candidat qui s'estimerait lésé par une sentence du Commissaire prononcée en vertu de la présente Résolution aura le droit de faire réexaminer cette sentence par arbitrage, conformément aux procédures énoncées dans la Réglementation des agences de fret.

5. PRISE D'EFFET, MISE EN 'UVRE ET APPLICATION SPÉCIALE

La prise d'effet et la mise en œuvre de la présente Résolution seront régies par les dispositions de la Résolution sur les agences de fret appropriée qui s'applique au pays dans lequel l'examen est effectué par le Commissaire aux agences.

RÉSOLUTION 811f

CONDUITE D'EXAMENS PAR LE COMMISSAIRE POUR LES ASSOCIÉS CASS

CAC1(MV C105, CAC/51)811f (except USA) Expiration: Indefinite
CAC2(MV C105,CAC/51)811f Type: B
CAC3(MV C105, CAC/51)811f

IL EST DÉCIDÉ que le Commissaire aux agences (le « Commissaire »), qui est un arbitre indépendant nommé au titre des dispositions de la Résolution 811d, peut également être appelé pour conduire des examens concernant les décisions qui affectent les associés CASS. En cette qualité, le Commissaire doit fournir des rapports réguliers à la Conférence des Agences de Fret (CAC) qui est responsable du suivi des activités et des dépenses connexes. Les évaluations des Associés CASS doivent être réalisées conformément aux procédures suivantes :

1. EXAMEN INITIÉ PAR UN ASSOCIÉ CASS :

Le Commissaire statue sur les cas initiés par un associé CASS :

1.1 en cas de résiliation de son Contrat d'associé CASS par l'Administrateur des agences en vertu des dispositions relatives à l'intégrité des paiements et/ou au défaut de paiement du Contrat d'associé et des règles de Résolution 851, Annexes « D1 », « D2 » or « D3 »;

1.2 en cas de résiliation de son Contrat d'associé CASS par l'Administrateur des agences pour cause de non-paiement et/ou de non-respect des conditions de réintégration au CASS suite à une défaillance et/ou selon la Résolution 851, Appendix « D4 »;

1.3 en cas de résiliation de son Contrat d'associé CASS pour tout autre motif, tel que notifié par l'Administrateur des agences pour une telle action;

1.4 en cas de suspension du CASS, décidée pour n'importe quel motif par la Direction du CASS, y compris les irrégularités cumulées ou l'incapacité à fournir, renouveler ou maintenir une garantie financière de l'industrie demandée par l'IATA;

1.5 en cas d'autre décision prise par l'administrateur des agences vis-à-vis de l'Associé CASS ou le candidat Associé CASS qu'il considère comme réduisant de manière déraisonnable sa capacité de diriger son entreprise dans des conditions normales.

2. EXAMEN INITIÉ PAR L'ADMINISTRATEUR DES AGENCES :

Le Commissaire devra statuer sur les cas initiés par l'Administrateur des agences en ce qui concerne :

2.1 l'intégrité des paiements et/ou l'application des dispositions relatives aux irrégularités ou aux défauts de paiement par l'Associé CASS;

2.2 un prétendu manquement par l'Associé CASS à respecter les exigences financières, y compris à fournir en temps opportuns une garantie financière de l'industrie demandée par l'IATA;

2.3 toute mesure prise par rapport à l'affectation des droits, à la cessation des opérations ou aux changements de propriété de l'Associé CASS;

2.4 failure by the CASS Associate to pay applicable fees or charges for its participation in any CASS.

3. PROCÉDURES POUR INITIER UN EXAMEN

3.1 Pour que le Commissaire conduise un examen sur la base d'une des dispositions ci-dessus, une personne autorisée à agir et à initier un examen pour le compte de l'Associé CASS ou de l'IATA peut le faire en envoyant une demande écrite au Commissaire et une copie à l'administrateur des agences ou à l'Associé CASS.

3.2 Les demandes d'examen sont envoyées dans les 30 jours calendaires suivant la notification de l'administrateur des agences à l'Associé CASS, conformément à la décision ou à l'action contestée faisant l'objet d'un recours.

3.3 Le Commissaire examine le cas dans une procédure contradictoire de novo et prend une décision concernant le litige sur la base de tous les éléments probants présentés durant la procédure.

4. RÈGLES DE PROCÉDURE

4.1 Le Commissaire promeut les règles pratiques et les procédures conçues pour garantir un examen rapide et impartial de toutes les questions qui lui sont soumises de manière appropriée en ce qui concerne les décisions affectant les Associés CASS.

△ Le Commissaire rend sa décision sur la base des arguments et de tous les éléments probants présentés par les parties dans leurs soumissions écrites.

△ Nonobstant ce qui précède, le Commissaire peut, à son entière discrétion, décider de tenir une audience orale, de sa propre initiative ou sur demande. La vidéoconférence est la méthode par défaut pour la tenue d'une audience orale.

Les règles de pratique accordent à chaque partie les droits minimums suivants :

4.1.1 d'invoquer l'irrecevabilité,

4.1.2 de réclamer un jugement sommaire ou tout autre recours approprié,

4.1.3 de soumettre par écrit toute information pertinente qu'il juge appropriée,

4.1.4 de demander une audience orale afin de présenter les preuves et arguments à l'appui de sa position, ou d'entendre les preuves et arguments de l'autre partie. Toute demande d'audience orale formulée par une partie doit indiquer les raisons pour lesquelles cette partie souhaite être entendue.

4.2 Les procédures engagées devant le Commissaire sont informelles et les parties ne sont pas tenues de respecter des règles strictes en matière de preuve;

4.3 La partie qui a initié une demande d'examen peut la retirer en tout ou en partie, par écrit, à tout moment avant que la décision ne soit rendue.

4.4 Une copie signée de la décision est remise à chaque partie. La décision est définitive et contraignante pour les parties.

Chaque décision du Commissaire constitue, eu égard aux interprétations à venir des Résolutions concernées, un précédent contraignant.

4.5 Le Commissaire peut prendre les décisions suivantes :

4.5.1 une irrecevabilité,

4.5.2 un blâme,

4.5.3 la résiliation du contrat CASS de l'Associé et de sa participation au CASS,

4.5.4 la suspension ou le maintien de la suspension du CASS, dans l'attente de la mise en œuvre d'une action corrective, **dans un délai déterminé,**

4.5.5 le rétablissement du contrat CASS et/ou de la participation de l'Associé au CASS,

△ **4.5.6** décider de toute autre mesure ou assortir sa décision de conditions qu'il juge appropriées et qui sont cohérentes et peuvent être raisonnablement appliquées en vertu des termes du contrat et/ou résolutions d'Associé CASS et, en particulier en ce qui concerne la question de la restitution, fixe la date à laquelle l'Associé doit se mettre en conformité,

4.5.7 toute combinaison appropriée de ces possibilités.

5. COÛTS DU SERVICE

5.1 Les frais du Commissaire, liés à la conduite d'examens concernant les Associés CASS, y compris les honoraires et débours, seront supportés à parts égales par les Compagnies aériennes CASS et les Associés CASS, dans tous les pays où les Associés participent au CASS. Ces contributions seront collectées en tant que frais de participation CASS non remboursables, comme décrit dans les dispositions appropriées de la Résolution 851. À condition que la contribution de tout Associé CASS individuel soit de 10 USD (ou l'équivalent en monnaie locale) par an et par lieu (pour chaque siège social, succursale ou bureau émetteur de lettre de transport aérien).

△ **5.2** Toutes ces contributions des Associés CASS seront versées au Fond du Commissaire, détenu par l'IATA et dépensées conformément aux dispositions de la présente Résolution et de la Résolution 811d Section 8(b), y compris, lorsque le Commissaire est appelé et agit pour effectuer des révisions concernant les décisions affectant les Associés CASS. Ces contributions régulières sont réputées ne pas comprendre le paiement d'honoraires ou de sanctions pécuniaires décidés par le Commissaire pendant l'exécution de son mandat. L'objectif du Fond est que les Compagnies aériennes CASS et les Associés CASS s'acquittent conjointement de leur obligation de couvrir les frais du bureau du Commissaire (honoraires et dépenses) dans des proportions égales.

RÉSOLUTION 817

GARANTIES FINANCIÈRES

CAC1(Mail Vote C088, CAC/51, CAC/52)817 USA (amended)
CAC2(Mail Vote C088, CAC/51, CAC/52)817 (amended)
CAC3(Mail Vote C088, CAC/51, CAC/52)817 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

ATTENDU QUE certaines règles du Programme d'agences de fret ou de fret aérien stipulent qu'un agent ou un intermédiaire doit remplir les critères financiers en fournissant une garantie financière supplémentaire sous la forme d'une garantie bancaire, d'un cautionnement d'assurance ou de tout autre instrument; et

ATTENDU QUE la Conférence des agences de fret (ci-après désignée « la Conférence ») souhaite mettre à la disposition des agents et des intermédiaires un large éventail de garanties financières; et

IL EST DÉCIDÉ que les définitions des termes et expressions utilisés dans les Résolutions de la Conférence des Agences de Fret seront les suivantes :

Il EST DÉCIDÉ que:

1. DÉFINITIONS

1.1 Les définitions des termes et expressions utilisés dans la présente Résolution sont contenues dans la Résolution 823.

1.2 « FOURNISSEUR DE GARANTIE FINANCIÈRE » (ci-après désigné le « fournisseur ») représente une entité qui garantit le paiement aux membres ou aux transporteurs, au moyen d'une garantie bancaire, d'une caution d'assurance ou de tout autre instrument, en cas de défaut de paiement d'un agent ou d'un intermédiaire.

1.3 « BANQUE » désigne une institution financière autorisée à fournir des services bancaires dans la juridiction où ladite banque garantira le paiement aux membres ou aux compagnies aériennes au moyen de toute garantie financière acceptable définie à la section 2.1 en cas de défaillance d'un Agent ou Intermédiaire.

2. TYPES DE GARANTIE FINANCIÈRE ACCEPTABLE

2.1 Garantie financière individuelle fournie par une banque :

2.1.1 Garantie bancaire

2.1.2 Lettre de crédit standby

2.1.3 Lettre de crédit

2.1.4 Tout autre type de garantie acceptée par l'Administrateur des agences en tant que de besoin

2.2 Garantie financière individuelle fournie par un tiers indépendant autre qu'une banque :

2.2.1 Certificat de cautionnement

2.2.2 Assurance caution

2.3 Police d'assurance par défaut approuvée.

2.4 Dépôts bancaires sur un compte neutre désigné, détenu par l'IATA.

2.5 Les fournisseurs de types de garantie financière acceptable des paragraphes 2.1 à 2.3 sont tenus de satisfaire aux critères visés à la section 4.1-4.3 de la Résolution 817.

2.6 Garantie compagnie de fret, à condition que le garant satisfasse aux dispositions de la section 4.4-4.6 de la résolution 817 selon les termes de la Résolution 823.

3. ÉVALUATION DES GARANTIES FINANCIÈRES FOURNIES PAR UNE BANQUE

3.1 Les types de garanties financières visés à l'article 2.1 :

a) sont soumis à un préavis de résiliation minimum de quatre-vingt-dix (90) jours de la part du fournisseur de garanties financières ;

b) doivent être valables au moins un an

c) doivent être établis conformément au modèle publié par l'IATA

3.2 Si une banque refuse d'honorer une demande d'encaissement sans motif juridique valable, ou si, de l'avis de l'IATA, elle refuse ou retarde l'encaissement de manière déraisonnable, mettant ainsi en doute la capacité d'encaisser les futures garanties bancaires dans les délais, l'IATA peut refuser toute garantie bancaire émise par cette banque. Les participants ayant fourni à l'IATA une garantie financière émise par cette banque seront invités à fournir à l'IATA une autre forme de garantie financière, conformément aux délais fixés par les résolutions applicables.

3.3 L'Administrateur des Agences examinera périodiquement la disponibilité des garanties financières acceptables communiquées à l'IATA par les canaux interbancaires via SWIFT sur un marché spécifique et en informera le CCMG. L'Administrateur des Agences pourra prendre les mesures suivantes :

a) cesser d'accepter les garanties bancaires papier de toutes les banques de ce marché;

b) demander aux agents de remplacer toutes les garanties bancaires papier fournies à l'IATA par des garanties financières communiquées via SWIFT, conformément aux délais fixés par les résolutions applicables.

4. ÉVALUATION DES FOURNISSEURS ET DE LEURS PRODUITS

4.1 L'IATA va établir des critères afin d'assurer une évaluation et une approbation uniformes des fournisseurs

et de leurs produits, et elle mettra ces critères à la disposition de toutes les parties intéressées. Les critères seront examinés et modifiés par l'IATA tous les ans, ou plus souvent au besoin, compte tenu des changements dans les marchés des garanties financières et/ou des assurances;

4.1.1 Aucun fournisseur ni produit de fournisseur ne sera accepté pour permettre à un agent ou un intermédiaire de remplir les critères financiers en fournissant une garantie financière supplémentaire là où les règles du Programme d'agences de fret ou de fret aérien applicable le permettent, à moins que ce fournisseur ou son produit n'ait été approuvé par l'IATA conformément à la présente Résolution.

4.2 L'IATA procédera à au moins un examen annuel de tous les fournisseurs et de leurs produits déjà approuvés par l'IATA, après quoi elle déterminera si ce fournisseur ou son produit remplit les critères en vigueur à ce moment-là;

4.3 Les résultats des évaluations initiale et périodiques seront communiqués au(x) groupe(s) local(aux) ou régional(s) approprié(s).

4.4 Les résultats des évaluations initiale et périodiques seront communiqués à l'ALWG, au LCAGC, aux comités exécutifs, aux conseils conjoints ou aux conseils généraux, selon le cas.

4.4.1 Pour être reconnu en tant que garant aux fins de la Garantie compagnie de fret, le garant doit satisfaire aux conditions suivantes :

4.4.1.1 Selon les dispositions de la section 4.6 de la résolution 817, satisfaire aux critères d'évaluation des risques de l'IATA selon le cadre de l'évaluation des risques de l'annexe A de la résolution 817 avec un minimum de 70 points; ou

4.4.1.2 Bénéficier de l'une des notations de crédit suivantes:

a) Standard & Poor's – BBB2
b) Moody's – Baa
c) Fitch – F1+ ou F1

4.4.2 Signer un contrat de Garantie compagnie de fret sur un formulaire agréé par l'IATA.

4.5 Pour continuer à être reconnu en tant que garant aux fins de la Garantie compagnie de fret durant chaque année calendaire, le garant doit répondre aux conditions suivantes :

4.5.1 Continuer à satisfaire aux critères initiaux

4.5.2 Satisfaire aux exigences du contrat de Garantie compagnie de fret,

4.5.3 Ne présenter aucun retard de paiement au-delà du délai de grâce tel qu'établi dans la résolution 801r, section 2.6, ou la résolution 801re, section 6 pour l'ECAA et l'Inde, chez l'un des agents ou intermédiaires couverts par la Garantie compagnie de fret durant une année calendaire.

4.6 Si le garant décide d'être évalué selon le cadre d'évaluation des risques de la section 3.4.2.1 ci-dessus, il doit signer un Contrat d'évaluation financière de Garantie compagnie de fret approuvé par l'IATA et satisfaire aux exigences dudit accord.

4.7 Dans le cas où le garant ne satisferait plus aux exigences de la Garantie compagnie de fret, cette dernière sera suspendue pour la durée de ladite année calendaire. Le garant devra alors satisfaire aux dispositions du contrat de Garantie compagnie de fret relatives à la suspension de cette dernière, qui inclut sans s'y limiter la fourniture de garanties financières alternatives par les Agents couverts par la Garantie compagnie de fret.

5. MISE EN 'UVRE DES PRODUITS DES FOURNISSEURS

5.1 Si on estime qu'un agent ou un intermédiaire ne remplit pas les critères financiers établis pour le pays de demande et si une garantie financière est exigée, le candidat peut choisir le produit d'un fournisseur approuvé par l'IATA, à condition qu'il soit accepté par l'IATA dans le pays où la demande est effectuée.

5.2 Si un fournisseur ou son produit est retiré par la suite de la liste approuvée par l'IATA, les agents ou les intermédiaires abonnés seront dûment prévenus et invités à choisir un autre fournisseur ou produit.

6. Nonobstant les conditions générales ou spécifiques applicables du Programme d'agences de fret ou de fret aérien, les fournisseurs de garanties financières seront régis par la Résolution 817.

RÉSOLUTION 817

Annexe ‘A’

IATA Financial Accreditation Report CCG

Criteria #	Criteria name	Criteria description	*Risk covered*	Target	Result	Score	Score Max	Key control
0		***IATA Specific controls***						
	0.1 IRR	Number of irregularities during the year	IRR/DEF monitoring	0			6	Yes
	0.2 DEF	Number of defaults during the year	IRR/DEF monitoring	0			9	Yes
	0.3 Process IRR/DEF	Evidence of a Group payment process applied to prevent Irregularities and Defaults on IATA remittances	IRR/DEF monitoring	Yes			4	Yes
	0.4 Centralised Process IRR/DEF	Is this process centralised?	IRR/DEF monitoring	Centralised			1	Yes
				TOTAL		**0**	**20**	
1		***Historical financial data***						
	1.01 EBITDA	EBITDA	ST-Insolvency	x>0			2	No
	1.02 Debt ratio	Debt ratio (Total Liabilities/Total Assets)	LT-Insolvency	x<=70%			2	No
	1.03 Cash ratio	Cash ratio (Cash and Cash equivalent/Current liabilities)	ST-Insolvency	x>=30%			1	No
	1.04 Quick ratio	Quick ratio (Cash and Cash equivalent + AR/Current liabilities)	ST-Insolvency	x>=70%			2	No
	1.05 Current Ratio	Current Ratio (Current assets/Current Liabilities)	ST-Insolvency	x>=100%			3	No
	1.06 CFO	Cash Flow from Operating activities (CFO) as per latest publication	MT-Insolvency	x>0			2	No
	1.07 FCF/Debt	Free Cash-Flow/Total Debt	MT-Insolvency	x>=20%			1	No
	1.08 Interest coverage ratio	Interest coverage ratio (EBIT/Interests expenses)	MT-Insolvency	x>=150%			2	No
				TOTAL		**0**	**15**	
2		***Forecasted financial data***						
	2.10 Business Fcst-Effective	Is there any Business Forecast process in place (providing at least 1 year visibility)?	LT-Insolvency	Yes			1	No
	2.11 Business Fcst-Monitoring dev	Is there any monitoring of the deviations?	LT-Insolvency	Yes			1	No
	2.12 Business Fcst-dev ratio	What is the % of deviation observed between latest quarter EBITDA vs. its Forecast?	LT-Insolvency	-5%<=x<=5%			1	No
	2.13 Business Fcst-Top Mgmt	Are reasons of deviations explained and communicated to the Top management?	LT-Insolvency	Yes			1	No
	2.14 Business Fcst-Frequency	Management?	LT-Insolvency	Quarterly			1	No
	2.20 CF Fcst-Effective	Is there any CF Forecast process in place (at least 1 year rolling)?	LT-Insolvency	Yes			1	No
	2.21 CF Fcst-Monitoring dev	Is there any monitoring of the deviations?	LT-Insolvency	Yes			1	No
	2.22 CF Fcst-Top Mgmt	Are reasons of deviations explained and communicated to the Top management?	LT-Insolvency	Yes			1	No
	2.23 CF Fcst-Frequency	What is the frequency of CF Forecast monitoring presentation to the Top Management?	LT-Insolvency	Quarterly			1	No
	2.30 CFO-3 year plan	CF from operational activities (CFO) (cumulated, up to 3 years)	LT-Insolvency	Positive			1	No
	2.31 CFI-3 year plan	CF from Investment activities (CFI) (cumulated, up to 3 years)	LT-Insolvency	*No Target*				

Criteria #	Criteria name	Criteria description	*Risk covered*	Target	Result	Score	Score Max	Key control
	2.32 FCF-3 year plan	FCF (cumulated, up to 3 years)	LT-Insolvency	Positive			1	No
	2.34 DFCF trend result	Result DFCF trend over 3 years-Forecasted versus Actual	LT-Insolvency	Fcst > Actual			2	No
	2.35 CFO Fcst accuracy	Percentage of deviation between Forecasted CFO vs Actual CFO (starting 2nd year of participation to CCG-1 point attributed during the 1st year)	LT-Insolvency	x>=-10%			1	No
	2.40 ST Prov/CF	Short term provisions for one-off events (excluding usual employee benefits)/Cash-Flow	MT-Insolvency	x<=30%			1	No
	2.50 CF Mgmt-Effective	Is there any process of Group Cash Flow management in place?	ST-Insolvency	Yes			2	Yes
	2.51 CF Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	ST-Insolvency	Yes			2	No
	2.52 CF Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	ST-Insolvency	Yes			1	No
	2.53 CF Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the Group Treasury?	ST-Insolvency	Quarterly			1	No
				TOTAL		**0**	**21**	
3		***Operational review***						
	3.10 FX Mgmt-Effective	Is there any process of FX monitoring in place?	Risk Process	Yes			1	No
	3.11 FX Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	Risk Process	Yes			1	No
	3.12 FX Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	Risk Process	Yes			0.5	No
	3.13 FX Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the process committee?	Risk Process	Quarterly			0.5	No
	3.20 OTC Mgmt-Effective	Is there any order-to-cash (OTC) process in place for the air freight business (with no major exception)?	Risk Process	Yes			1	Yes
	3.21 OTC Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	Risk Process	Yes			1	No
	3.22 OTC Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	Risk Process	Yes			0.5	No
	3.23 OTC Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the process committee?	Risk Process	Quarterly			0.5	No
	3.30 Market trend Mgmt-Effective	Is there any process in place to act proactively against a bad evolution of the market trend?	MT-Insolvency	Yes			1	Yes
	3.31 Market trend Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	MT-Insolvency	Yes			1	No
	3.32 Market trend Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	MT-Insolvency	Yes			0.5	No
	3.33 Market trend Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the process committee?	MT-Insolvency	Quarterly			0.5	No
	3.34 Market trend Mgmt-ratio	Evolution of Revenues vs market growth (during last quarter)	MT-Insolvency	Rev. >= Market			1	No
	3.40 Disaster Mgmt-Effective	Is there any process in place to apply operational countermeasures in case of extraordinary disaster (with no major exception)	Risk Process	Yes			1	Yes
	3.41 Disaster Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	Risk Process	Yes			1	No
	3.42 Disaster Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	Risk Process	Yes			0.5	No
	3.43 Disaster Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the process committee?	Risk Process	Bi-annualy			0.5	No
	3.50 Ethics Mgmt-Effective	Is there any process in place to prevent corruption? Anti-Laundry? Is there a code of ethics and conduct in place (with no major exception)?	MT-Insolvency	Yes			1	Yes
	3.51 Ethics Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	MT-Insolvency	Yes			1	No
	3.52 Ethics Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	MT-Insolvency	Yes			0.5	No
	3.53 Ethics Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the process committee?	MT-Insolvency	Annualy			0.5	No
				TOTAL		**0**	**16**	
4		***Global risks controls***						
	4.10 Rating	Agent rating	LT-Insolvency	As per range			5	No
	4.20 Accounting standards	What are the standards used for the Consolidated Financial statements?	Accurate assessment	As per range			2	No
	4.30 Qualification auditors	Is there any qualification from the auditors on the latest audited financial statements?	Accurate assessment	No			6	Yes
				TOTAL		**0**	**13**	

Criteria #	Criteria name	Criteria description	*Risk covered*	Target	Result	Score	Score Max	Key control
5		***Trends analysis****						
	5.01 Trend-EBITDA	EBITDA margin	Trend-ST-Insolvency	x>=-3%			2	No
	5.02 Trend-Debt ratio	Debt ratio (Total Liabilities/Total Assets)	Trend-LT-Insolvency	x<=3%			2	No
	5.03 Trend-Cash ratio	Cash ratio (Cash and Cash equivalent/Current liabilities)	Trend-ST-Insolvency	x>=-3%			1	No
	5.04 Trend-Quick ratio	Quick ratio (Cash and Cash equivalent + AR/Current liabilities)	Trend-ST-Insolvency	x>=-3%			2	No
	5.05 Trend-Current Ratio	Current Ratio (Current assets/Current Liabilities)	Trend-ST-Insolvency	x>=-3%			3	No
	5.06 Trend-CFO	Cash Flow from Operating activities (CFO) as per latest publication	Trend-MT-Insolvency	x>=-3%			2	No
	5.07 Trend-FCF/Debt	Free Cash-Flow/Total Debt	Trend-MT-Insolvency	x>=-3%			1	No
	5.08 Trend-Interest coverage ratio	Interest coverage ratio (EBIT/Interests expenses)	Trend-MT-Insolvency	x>=-3%			2	No
	**** Trend is calculated Q YoY***			**TOTAL**		**0**	**15**	
		Maximum "Risk Score"				**0**	**100**	

Key:

ST	Short-Term
MT	Middle-Term
LT	Long-Term
IRR	Irregularities
DEF	Defaults

RÉSOLUTION 821

CODE NUMÉRIQUE POUR LES BUREAUX DE FRET IATA

CAC1(MV C082)821 (amended)
CAC2(MV C082)821 (amended)
CAC3(MV C082)821 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que,

1. ATTRIBUTION DES CODES NUMÉRIQUES

1.1 l'attribution d'un code numérique d'identification du Service de fret de l'IATA (le « code numérique ») aux Membres, transporteurs aériens non IATA et Agents de fret ou Transitaires IATA incombera à l'Administrateur des agences, lequel devra régulièrement publier pour les Membres la liste des codes numériques ainsi attribués, accompagnés des noms des titulaires;

1.2 les blocs de codes numériques IATA seront gardés en réserve par l'Administrateur des agences pour une utilisation par la Société de services de réseau de fret (CNS). La CNS devra contrôler l'attribution de ces codes numériques aux agents désignés et répertoriés aux États-Unis d'Amérique. CNS doit transmettre à l'Administrateur des agences les codes numériques ainsi attribués. Les restrictions et obligations relatives à l'utilisation et à la protection du code numérique décrites dans le présent sous-paragraphe seront identiques à celles indiquées ailleurs dans la présente Résolution.

2. ATTRIBUTION À L'AGENT-TRANSITAIRE

2.1(a) dès son accréditation par l'IATA, l'Agent de Fret IATA se verra attribuer un code numérique par l'Administrateur des Agences. L'attribution de codes numériques supplémentaires ceci à l'usage de bureaux annexes d'un Agent de Fret IATA dont ce dernier est le propriétaire unique et dont il assume l'entier contrôle et où sont émises des lettre de transport aérien sera conforme à la politique de la Conférence des Agences de Fret;

2.2 l'attribution d'un code sera uniquement valable tant que son bénéficiaire demeurera un Agent de Fret IATA. Ce code sera retiré par l'Administrateur des Agences si l'accréditation IATA du bénéficiaire venait à être interrompue, suspendue ou retirée, que ce soit par l'IATA ou le bénéficiaire. Le code numérique attribué restera en tous temps la propriété de l'IATA. Le bénéficiaire ne pourra le partager, prêter, louer, vendre ou transférer de toute autre manière à quiconque, qu'il s'agisse d'une personne ou d'une société. Tout manquement à cette obligation d'usage exclusif du code de la part du bénéficiaire constituera une raison valable pour l'Administrateur des Agences de procéder au retrait du code attribué et de faire procéder au réexamen de l'accréditation de l'Agent de Fret IATA par le Commissaire aux Agences.

3. ATTRIBUTION AUX COMPAGNIES AÉRIENNES

Toute compagnie aérienne désirant obtenir un code numérique pour ses propres bureaux de vente de fret devra en faire la demande par écrit à l'Administrateur des Agences. La compagnie aérienne devra utiliser les codes numériques qui lui sont attribués uniquement dans les bureaux de vente de fret dont elle est le propriétaire unique et dont elle assume l'entier contrôle. Elle ne pourra les partager, prêter, louer, vendre ou transférer de toute autre manière ou en permettre l'utilisation par quiconque, qu'il s'agisse d'une personne ou d'une société.

4. ABROGATION

Dès la déclaration d'entrée en vigueur de la présente Résolution, la Résolution suivante sera abrogée :

CAC1(01)821 (amendée)

CAC2(01)821 (amendée)

CAC3(01)821 (amendée)

RÉSOLUTION 823

DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS DANS LES RÉSOLUTIONS RELATIVES AUX AGENCES DE FRET

△ CAC1(MV C109, CAC/51, CAC/52)823 (except USA) (amended)
CAC2(MV C109, CAC/51, CAC/52)823 (amended)
CAC3(MV C109, CAC/51, CAC/52)823 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

CONSIDÉRANT que la Conférence des Agences de Fret a accepté des définitions pour des termes et expressions utilisés habituellement dans les Résolutions de la Conférence, et

CONSIDÉRANT que la Conférence souhaite grouper ces définitions en une seule Résolution,

IL EST DÉCIDÉ que les définitions des termes et expressions utilisés dans les Résolutions de la Conférence des Agences de Fret seront les suivantes :

△ **'ADMINISTRATEUR DES AGENCES'** désigne le représentant de l'IATA nommé à tout moment par le Directeur général comme le titulaire de cette fonction ou comme son représentant autorisé, responsable de la gestion des Programmes des Agences de l'IATA conformément aux règles et résolutions des Membres, et disposant d'une autonomie pour agir en cas de circonstances extraordinaires.

'AÉROPORT' comprend tout lieu désigné par la Compagnie Membre pour l'acceptation générale de toutes les expéditions prêtes au transport.

'AGENT' (aussi dénommé « Agent de fret IATA ») désigne une personne morale accréditée en tant qu'Agent de fret IATA, dont le nom figure sur la Liste des agences de fret, qui a conclu un Accord d'agence de fret IATA et qui a été déclarée satisfaire aux critères d'inscription et de maintien spécifiés par la Réglementation pour l'administration des agences de fret. Ce terme inclut également les Intermédiaires du Programme de fret aérien européen de l'IATA qui effectuent des transactions conformément à la Partie 1 du formulaire d'Intermédiaire de fret européen annexé à l'Accord d'intermédiaire de fret. Il inclut aussi les Intermédiaires qui effectuent des transactions conformément à la Partie 1 de l'Accord d'intermédiaire de fret-Australie. Bien que le statut juridique de l'agent de fret diffère de celui du transitaire en ce qui concerne les règles relatives à la forme des contrats et les obligations y afférents, pour des raisons de nomenclature, d'offres de contrat et de respect des exigences gouvernementales en matière de licence, le terme « Expéditeur transitaire IATA » est synonyme du terme « Agent de fret IATA » ou du terme « Intermédiaire de fret IATA ».

'AGENT DE TRAITEMENT AU SOL' désigne toute personne nommée par un ou plusieurs transporteurs aériens pour s'occuper du traitement, de l'entreposage et de la préparation du fret en vue du ramassage par le destinataire et d'autres activités visant le fret entrant dans la région dont s'occupe le CASS-Import.

'AGENT GÉNÉRAL DE VENTES ET SERVICES DE FRET' (aussi dénommé GSSA) désigne toute personne à laquelle une Compagnie Membre a délégué ses pouvoirs afin de la représenter pour les ventes de transport aérien de passage et/ou de fret dans un territoire déterminé et qui est émunérée en conséquence.

'AMÉRIQUE LATINE ET CARAÏBES' désigne la région qui comprend les pays suivants : Anguila, Antigua et Barbuda, Argentine, Aruba, Bahamas, Barbades, Belize, Bermudes Bolivie, Brésil, Iles Cayman, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Dominica, République dominicaine, Equateur, Le Salvador, Iles Malouines, Guyane française, Grenade, Guadeloupe, Guatemala, Guyane, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Montserrat, Antilles néerlandaises, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, St-Kitts et Névis, Ste-Lucie, St-Vincent et les Grenadines, Surinam, Trinité et Tobago, Iles Turks et Caïques, Uruguay, Venezuela, Iles vierges britanniques.

'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE FRET' désigne une assemblée de compagnies aériennes à qui la Conférence des Agences de Fret a délégué son autorité pour certaines dispositions du Programme des Agences de Fret.

'ASSOCIÉ CASS' signifie toute personne autre qu'un Agent de Fret IATA Enregistré ou un transporteur aérien qui à exécuté un Contrat de participation dans le (pays)-CASS.

⊗

'AVIS D'IRRÉGULARITÉ' désigne une lettre d'avertissement envoyée à un Agent/ Intermédiaire/Transitaire pour lui signaler qu'un manquement de sa part a été décelé en matière de clôture et de remise.

'AVIS DE FACTURATION GLOBALE' désigne la liste des montants facturés par des Participants Partiels aux Agents ou aux Réceptionnaires pour des lettres de transport aérien se rapportant à des expéditions pour lesquelles des débours sont dus à la compagnie aérienne.

'BANQUE DE COMPENSATION' désigne la banque ou toute autre organisation mandatée en vertu du Système de règlement des comptes de fret (CASS) applicable pour recevoir les paiements des Agents et régler les fonds aux Compagnies aériennes, ainsi que pour accomplir les autres fonctions prévues par la présente Réglementation et dans la/les Résolution(s) et Annexes relatives au CASS.

'BORDEREAU RÉCAPITULATIF DES LETTRES DE TRANSPORT AÉRIEN' (parfois désigné sous le sigle 'AWT') désigne le bordereau utilisé par un participant au CASS pour soumission au dossiers

des transactions comptables du Bureau de règlement CASS.

'BUREAU DE RÈGLEMENTS' désigne l'organisme ayant pour charge d'établir les facturations et d'encaisser auprès des Agents les sommes dues et de les transmettre aux ayants droit.

'CASS-EXPORT' (de l'anglais : Cargo Accounts Settlement System) désigne le Système de Règlement des Comptes de Fret entre les Compagnies Aériennes CASS-Export d'une part, et leurs Agents d'autre part, tel que décrit dans la Résolution 851 et ses Annexes et stipulé dans la Résolution 801r.

'CASS-IMPORT & REDEVANCES D'AÉROGARE' désigne le Système de Règlement des Comptes de Fret en ce qui concerne la facturation et l'encaissement à destination, applicable aux réceptionnaires pour les expéditions de fret aérien à l'importation, tel que décrit dans la Résolution 853 et ses Annexes.

CODE NUMERIQUE IATA (aussi dénommé « Code numérique » ou « Code d'identification ») désigne le code numérique ou alphanumérique attribué et géré par l'IATA conformément à la Résolution 821 afin d'identifier des entités spécifiques impliquées dans le transport de fret aérien et/ou des bureaux de fret ou des points de vente de fret aérien.

'COMMETTANT', tel qu'utilisé dans la Résolution 871, désigne un Membre qui nomme ou, dans le cas de soustraitant, le Membre qui a été nommé à l'origine.

△ **'COMMISSAIRE AUX AGENCES'** (parfois appelé le « Commissaire », le « Commissaire des agences de fret » ou l'« Ombudsman ») désigne la personne nommée dans le cadre d'une procédure faisant intervenir le Directeur général de l'IATA et le Président de la FIATA, comme titulaire de cette fonction ou comme leur représentant autorisé, tel que le prévoit la Résolution 811d; il a compétence sur les sujets prévus par la Conférence des agences de fret et conformément à la Résolution 811e (Conduite d'examen par le Commissaire des agences).

'COMPAGNIE AÉRIENNE' désigne un Membre participant ou habilité à participer, ou encore un transporteur non affilié à l'IATA participant au Système de Règlement des Comptes de Fret d'un pays/d'une zone.

'COMPAGNIE AÉRIENNE CASS' peut signifier un Membre de l'IATA ou un transporteur non affilié duquel l'Administrateur des Agences à accepté l'application et la concurrence dans la forme prescrite, qui participe en tant que Participant à Part Entière ou Participant à la Facturation dans le (pays)-CASS.

'COMPAGNIE AÉRIENNE CASS-EXPORT' désigne un Participant intégral, un Participant à la facturation ou un Participant partiel à un Système de Règlement des Comptes de Fret.

COMPAGNIE AÉRIENNE CASS-IMPORT & REDEVANCES D'AEROGARE (dénommée parfois Compagnie Aérienne lorsque le contexte le permet) désigne aussi bien un Membre de l'IATA participant au CASS-Import qu'un transporteur aérien non affilié à l'IATA qui est un Participant Intégral au CASS-Import.

'COMPAGNIES AÉRIENNES PARTICIPANTES' désigne les membres participants ou les transporteurs non membres de l'IATA qui participent au Système de règlement des comptes de fret dans un pays ou une région.

'COMPAGNIES DE LIVRAISON DU SYSTÈME DE RÈGLEMENT DES COMPTES DE FRET' peut signifier un Membre de l'IATA ou un transporteur non affilié (nommés Compagnies de Livraison CASS-Import) dans la Contrat de Premier Horaire au Receveur ayant autorisé l'Administrateur des Agences d'Exécuter le Contrat en leur nom et tout autre Compagnie de Livraison qui suite à l'exécution de ce contrat autorise l'Administrateur des Agences d'aviser le Receveur que son nom sera inclut dans le Premier Horaire conformément au Paragraphe 7 de la présente.

'COMPTE CHARNIÈRE' signifie le compte ouvert par la gestion ISS avec le Bureau de Règlement pour une certaine période de règlement, utilisé pour la réception des remises CASS et pour payer les sommes d'argent qui sont dues.

'CONDITIONS DE TRANSPORT' désigne les règles qui viennent s'ajouter à celles des Conditions du contrat, régissant les relations entre le client et le transporteur telles que l'acceptation des marchandises, l'emballage et le marquage, les taux et tarifs, la documentation, l'observation des exigences gouvernementales et des formalités douanières, etc.

'CONDITIONS DU CONTRAT' désigne le contenu des avis du transporteur adressés aux passagers et aux expéditeurs pour leur faire savoir, entre autres, que la responsabilité peut être limitée aux termes de la Convention de Varsovie et des Protocoles y relatifs.

'CONFÉRENCE' désigne la Conférence des agences de fret de l'IATA.

'CONFÉRENCE DE TRAFIC' désigne toute conférence des compagnies membres créée par l'IATA aux termes des dispositions pour la conduite des Conférences de trafic de l'IATA que ce soit la Conférence de coordination des tarifs marchandises ou la Conférences des procédures de fret.

'CONFÉRENCE DES AGENCES DE FRET' (parfois appelée 'la conférence') désigne la conférence permanente des compagnies membres, établie par l'IATA pour statuer sur les relations entre les compagnies membres et les intermédiaires qui se consacrent à la vente et/ou au traitement du fret

aérien international, a l'exclusion des taux de rémunération.

'CONFÉRENCE DES PROCÉDURES DE FRET' désigne à la fois la Conférence des agences de fret et la Conférence des services de fret.

'CONFÉRENCE DES SERVICES DE FRET' désigne la conférence permanente des compagnies membres établie par l'IATA pour statuer sur des questions propres à faciliter et améliorer la manutention du fret aérien grâce à la normalisation des méthodes, des échanges de données et des systèmes, tout en maximalisant les avantages pour les clients, les transporteurs participants, l'industrie et les parties connexes.

'CONSEIL CONSULTATIF LOCAL également appelé LCC, désigne un groupe de travail ad hoc composé de représentants des compagnies aériennes d'un pays ou d'un groupe de pays, selon le cas, et respectivement de représentants de la ou des associations nationales de transitaires, convoqués pour être consultés par la Conference des agences de fret pour leurs avis consultatifs sur des questions concernant le Programme des agences de fret/fret aérien et le fonctionnement du CASS.

'CONSEIL D'ARBITRAGE' désigne l'organe créé aux termes des dispositions de la Réglementation des agences de fret pour arbitrer tout contestation dans le cadre de ladite réglementation.

'CONSEIL EXÉCUTIF DE FRET' désigne un conseil comprenant d'une part des représentants de compagnies aériennes d'un pays ou d'un groupe de pays, selon le cas, et d'autre part, des représentants de l'association nationale dûment reconnue, convoqué à l'Assemblée Générale de Fret dans l'exécution de ses fonctions.

'CONTRAT D'AGENCE DE FRET' (aussi dénommé le Contrat) désigne un Contrat établi selon la forme prescrite dans la Résolution 801a a et telle que périodiquement amendée.

'CONSEIL MIXTE POUR LE PROGRAMME DES AGENCES DE FRET' (parfois appelé « Conseil mixte pour le Programme des agences de fret de l'IATA ») désigne un organe composé d'un nombre égal de représentants de compagnies aériennes et d'agents de fret aérien, constitué afin d'aider la Conférence en formulant des recommandations et des propositions à l'égard du Programme des agences de fret et des critères d'accréditation des Agents de fret IATA exerçant dans la Région, ou dans un ou plusieurs pays où siège le Conseil mixte concerné.

△ **'CRITÈRES FINANCIERS LOCAUX'** désigne les normes utilisées pour évaluer la santé financière d'un Agent ou candidat dans un ou plusieurs pays ou dans une Région, telles qu'elles peuvent être recommandées par un Conseil mixte et adoptées par la Conférence.

'DATE DE REMISE' désigne la fermeture des bureaux de la Banque de compensation à la date limite à laquelle le versement de l'Agent/Intermédiaire doit parvenir au compte de la Banque de compensation en tant que fonds compensés, ou, dans les cas autorisés par les règles des Agence de fret/du Programme de fret aérien, la date de valeur à laquelle la Banque de compensation tire des chèques ou débite le compte bancaire de l'Agent/Intermédiaire.

'DATE DE SOUMISSION' désigne le jour où les envois de lettres de transport aérien doivent être en la possession du Bureau de règlements, tel que décrit dans la Résolution 801r de la Conférence des agences de fret, alinéa 2.2. À moins d'indication contraire dans la Résolution 801r, paragraphe 2, une compagnie CASS peut faire parvenir des envois de lettres de transport aérien au Bureau de règlements au plus tard à la date de soumission, qui comprend les opérations comptables effectuées avant la période de déclaration.

'DÉBOURS À L'IMPORTATION' désigne les débours inscrits sur une lettre de transport aérien à l'origine ou lors d'un transit pour encaissement à destination, ainsi que tout débours encouru à destination et devant être imputé à la compagnie aérienne.

'DIRECTEUR, DISTRIBUTION-AGENCES' désigne le responsable officiel de l'IATA placé par l'Administrateur des Agences à la tête du Bureau Distribution-Agences et chargé de la gestion du programme d'enregistrement des Agences pour les pays où la Résolution 803 est applicable.

'DÉFAUT' signifie qu'un Agent/Intermédiaire/Transitaire, ou l'un de ses bureaux, a enfreint les dispositions de la Réglementation pour l'administration des agences de fret d'une façon exigeant une mesure corrective qui, si elle n'est pas prise, peut finalement entraîner la résiliation de l'Accord de fret dudit Agent/Intermédiaire/Transitaire.

△ **'DIRECTEUR GÉNÉRAL'** désigne le Directeur Général de l'IATA ou son représentant délégué.

'DIRECTION DE L'ISS' désigne le service compétent de l'IATA chargé des fonctions d'administration et de fonctionnement du Système de règlement de l'IATA, telles que le budget (dépenses et recettes), la dotation en personnel, les contrats (accords de service) incluant le pouvoir de signature et la gestion et l'administration du bureau de l'ISS. La direction comprend le représentant local désigné de l'ISS pour le fret, qui aura la responsabilité générale de CASS-Export et de CASS-Import.

'ENTENTE D'INTERMÉDIAIRE DE FRET' désigne l'entente établie dans le cadre du Programme européen de fret aérien en la forme prescrite par la Résolution 805zz, Annexe 'le Transporteur', telle que modifiée à l'occasion, et de l'Entente d'intermédiaire de fret Australie en la forme prescrite par la Résolution 823, telle que modifiée à l'occasion.

'ENTREPRISE DE LIVRAISON' désigne un membre, une compagnie aérienne ou une entreprise de service d'escale qui participe dans un CASS-Import particulier.

'ÉTABLISSEMENT ACCRÉDITÉ' (parfois appelé ‹ établissement ›) s'entend du siège social et des succursales figurant dans la liste des agences de fret.

'EXPEDITEUR TRANSITAIRE APPROUVE PAR L'IATA-FIATA' (aussi dénommé « Expéditeur transitaire IATA-FIATA » ou « Transitaire IATA-FIATA ») désigne une entité en règle dans le cadre du Programme de fret aérien de l'IATA-FIATA (IFACP), là où il a été mis en place, et qui a signé un Accord IFACP. Bien que le statut juridique de l'agent de fret diffère de celui du transitaire en ce qui concerne la forme des contrats et les obligations y afférents, pour des raisons de nomenclature, d'offres de contrat et de respect des exigences gouvernementales en matière de licence, le terme « Expéditeur transitaire IATA-FIATA » est synonyme du terme « Agent de fret IATA » ou du terme « Intermédiaire de fret IATA ».

□ **'FONDS COMPENSÉS'** sont les soldes de trésorerie d'un compte qui peuvent être immédiatement retirés ou utilisés dans des transactions financières.

'GARANT' désigne toute entité juridique agissant comme garant en cas d'endettement, de passifs et d'obligations d'un Agent de fret accrédité pour le bénéfice des membres de compagnies aériennes.

'GARANTIE FINANCIERE' désigne toute garantie financière acceptée par l'IATA dans le but de recouvrer des sommes non payées dues par l'Agent aux Membres ou aux Compagnies aériennes.

GROUPE DE GESTION DE LA CONFÉRENCE DES AGENCES DE FRET, appelé « C-CMG », créé pour faire des recommandations à la Conférence des agences de fret sur les politiques et autres questions relevant de la compétence de la Conférence.

IATA signifie l'Association Internationale de Transport Aérien dont l'incorporation est survenue par un Acte Spécial du Parlement Canadien, dont le bureau chef au 800 Place Victoria, Montréal dans la province de Québec, Canada et un bureau au 33 Route de l'Aéroport, 1215 aéroport Genève 15, Suisse.

'INTERMÉDIAIRE' (voir la définition 'Intermédiaire de fret IATA').

'INTERMÉDIAIRE DE FRET IATA' désigne un transitaire ou un agent de fret qui a conclu une entente d'intermédiaire de fret de l'IATA après qu'il ait été établi qu'il a satisfait aux critères d'enregistrement et de maintien en vertu des règles du Programme européen de fret aérien, du Programme Canadien de fret aérien ou du Programme d'agences de fret du Pacifique Sud-Ouest.

'LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN' désigne le document préparé par l'expéditeur, ou pour le compte de celui-ci, et qui témoigne du contrat passé entre l'expéditeur et le transport pour l'acheminement de marchandises. (Note : dès la ratification du Protocole no 4 de Montréal à la Convention de Varsovie, le terme ‹ lettre de transport aérien › désignera également, selon le contexte, le bulletin d'expédition dont il est question dans certaines résolutions de la Conférence des services de fret.

'LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN NEUTRE' désigne la lettre de transport aérien normalisée, sans identification du transporteur émetteur (tel que décrit dans la résolution 600a), à l'usage des agents de fret de l'IATA.

'LISTE DES AGENCES DE FRET' désigne la liste publiée par l'Administrateur des agences, qui renferme le nom et l'adresse de tous les agents de fret accrédités par l'IATA et de leurs succursales.

'MANUEL D'EXPLOITATION DU PROGRAMME EUROPÉEN DE FRET AÉRIEN' (parfois appelé 'le Transporteur') désigne le manuel publié par le Conseil mixte sous les auspices de l'EACP. Il renferme les règles, règlements, résolutions des conférences de l'IATA, instructions et marches à suivre s'appliquant aux interventions des parties à l'Entente d'intermédiaire de fret. Il est révisé et réédité au besoin.

'MANUEL DE L'AGENT DE FRET IATA' (aussi dénommé le 'Manuel') désigne la publication éditée sous la responsabilité du Directeur général et contenant les résolutions de l'IATA, les règles connexes qui en découlent ainsi que toutes autres dispositions qui s'appliquent dans les pays énumérés dans le manuel.

'MANUEL DE SERVICE À LA CLIENTÈLE LOCALE CASS (IMPORT/EXPORT)' désigne le Manuel publié dans un pays donné ou un groupe de pays où il existe un CASS et en conformité avec les instructions contenues dans l'Annexe 'A' à la Résolution 851 et dans l'Annexe 'G' à la Résolution 853, et telle que périodiquement amendée.

'MEMBRE' désigne toute Compagnie Membre de l'IATA.

'PACIFIQUE DU SUD-OUEST' désigne la région composée de l'Australie, des Iles Cook, Fiji, Kiribati (Canton et les Iles Enderbury), Nauru, Niue, Nouvelle Calédonie (y compris les Iles Loyauté), Nouvelle-Zélande, Papouasie Nouvelle Guinée, Polynésie Française, Etat Indépendant de Samoa, Iles Salomon, Tonga, Tuvalu, Vanuatu et les Iles Wallis et Fortuna.

'PAIEMENT AU COMPTANT' désigne l'interruption des facilités de crédit entre la Compagnie Membre et l'Agent, ou entre toute autre Compagnie Aérienne CASS-Export et l'Agent, en ce qui concerne les transactions effectuées dans le cadre du Contrat d'Agence de Fret.

'PARTICIPANT À LA FACTURATION' désigne une compagnie aérienne CASS-Export ou CASS-Import qui remet au Bureau de Règlements, sous forme électronique lisible, des données de lettres de transport aérien ou de toute autre transaction comptable.

'PAYS SPÉCIFIQUE' désigne le pays pour lequel un agent de fret IATA a été mis en liste par l'Administrateur des agences et où il peut exercer

ses activités en qualité d'agent de fret accrédité par l'IATA.

'PÉRIODE DE FACTURATION' désigne la période décrite dans la Résolution 801r, sous-alinéa 2.3.3. La durée exacte sera déterminée dans chaque cas en fonction de la date des opérations comptables que chaque compagnie CASS souhaite inclure dans cette facturation.

'PERSONNE' désigne tout particulier, société, entreprise, association, compagnie ou entité commerciale.

'PRETE AU TRANSPORT' désigne une expédition conforme aux exigences de la Résolution 833 intitulée 'Expéditions Prêtes au Transport'.

'PROGRAMME DES AGENCES DE FRET' désigne **(a)** les diverses Résolutions, règles et procédures de l'IATA adoptées par la Conférence,
(b) les dispositions établies par le Conseil Mixte pour le Programme des Agences de Fret ou par l'Assemblée Générale de Fret, selon le cas, en vertu de l'autoritée déléguée par la Conférence des Agences de Fret selon les dispositions des Réglementations respectives des Agences de Fret.

'PROGRAMME EUROPÉEN DE FRET AÉRIEN' (parfois appelé 'EACP') désigne le système européen de distribution du fret aérien géré par l'IATA pour appuyer l'Entente d'intermédiaire de fret.

'REDEVANCE D'AÉROGARE' désigne les redevances, telles que convenues, à destination associées à l'importation de fret, notamment le traitement des frais d'entreposage, ainsi que des redevances, telles que convenues, qui peuvent être perçues pour les expéditions à l'export mais qui ne sont pas reflétées sur la lettre de transport aérien (LTA).

'RÉCEPTIONNAIRE' désigne toute personne qui est partie à un Contrat du CASS-Import en conformité avec les termes de la Résolution 853.

'RÉGION' désigne une zone géographique constituée d'un ou plusieurs États ou pays, où des réglementations ou Résolutions particulières s'appliquent et où l'autorité à l'égard de ces réglementations ou Résolutions peut être partiellement déléguée à un groupe ou conseil local ou régional.

'RÉGLEMENTATION DES AGENCES DE FRET' (dénommée également 'cette Réglementation') désigne les résolutions de la Conférence des agences de fret et leurs annexes, qui s'appliquent dans le pays où l'agent de fret IATA exerce ses activités.

'RÈGLES DU PROGRAMME EUROPÉEN DE FRET AÉRIEN' (parfois appelées 'Règles EACP') désignent les diverses résolutions, règles et méthodes de l'IATA adoptées par la Conférence des agences de fret, ainsi que les dispositions établies par le Conseil mixte européen conformément à l'autorité qui lui est conférée par la Conférence des agences de fret, telles que publiées dans le Manuel EACP, et qui s'appliquent au pays désigné de l'intermédiaire de fret IATA.

'REMISE' désigne le paiement de sommes d'argent par un Agent/Intermédiaire, pour les ventes émises avec des Formulaires Standards à la Compagnie aérienne CASS, y compris les ventes effectuées par un Agent/Intermédiaire où la lettre de transport aérien est émise par la Compagnie aérienne CASS et déclarée à l'aide du système CASS. Le versement de l'Agent/Intermédiaire doit être des Fonds Compensés sur le compte de la Banque de compensation à la date fixée par la Conférence.

'RÉSOLUTION DE L'IATA' désigne toute décision adoptée officiellement par une Conférence de trafic de l'IATA et promulguée en tant que telle.

'SIÈGE SOCIAL' désigne le lieu principal d'affaires de l'agent de fret IATA.

'SOUS-TRAITANCE' désigne la délégation de pouvoirs généraux en ce qui concerne les ventes de fret pour le compte d'un ou de plusieurs Membre(s) conférée par un Agent Général de Ventes et Services de Fret à une tierce partie en vertu d'un accord qui sera assujetti aux conditions de la Résolution 871 et à l'autorisation écrite préalable de la Compagnie Membre ayant nommé ledit Agent Général à l'origine.

'SUCCURSALE' désigne l'établissement d'un Agent accrédité, où les marchandises sont préparées pour leur transport, figurant dans la liste des agences à titre de succursale et qui est la même entité que son siège social, le siège social ayant la pleine responsabilité juridique et financière de l'administration, du personnel, de la maintenance et des frais de fonctionnement de la succursale.

'Le « SUD OUEST PACIFIQUE (SOP)' est la zone comprenant les Samoa américaines, l'Australie, les îles Cook, Fidji, la Polynésie française, les Kiribati, (îles de Canton et Enderbury), Nauru, la Nouvelle-Calédonie (y compris les îles Loyauté), la Nouvelle-Zélande, Niue, la Papouasie-nouvelle-Guinée, l'État indépendant des Samoa, les îles Salomon, Tonga, Tuvalu, Vanuatu et les îles Wallis et Futuna.

'SYSTÈME DE RÈGLEMENT DES COMPTES DE FRET – EXPORT' (dénommé ci-aprers CASS-Export) est la méthode qui concerne la facturation en place entre les Compagnies Aériennes CASS-Export d'une part et leurs Agents et Associés, d'autre part, tel que décrit dans la Résolution 851 et ses Annexes et stipulé dans la Résolution 801r.

'SYSTÈME DE RÈGLEMENT DES COMPTES DE FRET – IMPORT & REDEVANCE D'AÉROGARE' (dénommé ci-après CASS-Import) en ce qui concerne la comptabilité et le règlement des comptes applicable aux réceptionnaires et compagnies de livraison tel que stipulé dans la Résolution 853 de la Conférence d'Agences de Fret IATA.

'TRANSPORTEUR' (tel qu'utilisé dans la résolution 801a) désigne une compagnie membre de l'IATA qui a signé, avec un agent accrédité par l'IATA, un contrat d'agence de fret selon le modèle adopté par la Conférence des agences de fret.

'U.S.A.' désigne les 50 États, le District de Columbia, le Commonwealth de Porto Rico, les territoires et possessions des États-Unis d'Amérique situés dans les Zones 1 et 3.

'VENTES À RISQUE' sont calculées en divisant les ventes à risques journalières par 90 jours et en appliquant ce pourcentage au montant net des ventes CASS que l'Agent a réalisées lors des 3 meilleurs mois des 12 mois précédents.

'VENTES JOURNALIERES À RISQUE' désigne le nombre de jours à compter du début de l'exercice comptable de l'Agent jusqu'à la date de versement de ladite ou lesdites période(s), plus une marge pouvant aller jusqu'à dix jours.

'ZONE 1 DES CONFÉRENCES DE TRAFIC DE L'IATA' désigne l'intégralité des continents nord-américain et sud-américain ainsi que les îles voisines, le Groenland, les Bermudes, les Antilles, les Caraïbes et l'archipel d'Hawaï (y compris Midway et Palmyra).

'ZONE 2 DES CONFÉRENCES DE TRAFIC DE L'IATA' désigne l'intégralité de l'Europe (y compris la partie de la Fédération de Russie à l'ouest de l'Oural) et les îles voisines, l'Islande, l'île de l'Ascension, ainsi que la partie de l'Asie se trouvant à l'ouest et incluant l'Iran.

'ZONE 3 DES CONFÉRENCES DE TRAFIC DE L'IATA' désigne l'intégralité de l'Asie et les îles voisines, à l'exception de la partie incluse dans la zone 2, l'intégralité des Indes orientales, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les îles voisines, ainsi que les îles du Pacifique à l'exception de celles comprises dans la Zone 1.

Note: *En cas de conflit entre le texte français et le texte anglais, ce dernier prévaudra.*

RÉSOLUTION 825

CASS-GROUPE DE GESTION DE LA CONFÉRENCE DES AGENCES DE FRET (C-CMG)

CAC1(MV C109, CAC/51)825 (except USA) (amended)
CAC2(MV C109, CAC/51)825 (amended)
CAC3(MV C109, CAC/51)825 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

Le groupe de gestion de la Conférence des agences de fret (C-CMG) est créé par la présente pour faire des recommandations à la Conférence des agences de fret sur la stratégie et d'autres questions relevant de la compétence de la Conférence.

1. AUTORITÉ ET TERMES DE RÉFÉRENCE

1.1 Recommander des mesures à prendre à la Conference des agences de fret concernant l'évolution des conditions réglementaires et du marché.

1.2 informer de manière régulière la Conference et formuler des recommandations de stratégie pour améliorer l'efficacité des activités de la Conférence des agences de fret.

1.3 agir au nom de la Conférence sur les propositions urgentes affectant le programme, à condition que toute décision du Groupe directeur soit soumise à la ratification par la Conférence soit lors d'une réunion ordinaire, soit, le cas échéant, par des moyens électroniques.

1.4 examiner et approuver les votes par correspondance proposés avant leur émission, fournir une confirmation de la nécessité d'une résolution urgente ainsi que toute recommandation visant à améliorer la construction des propositions.

1.5 créer des groupes de travail ad hoc et traiter les questions urgentes qui surviennent entre les conférences.

1.6 élaborer des recommandations sur toutes les questions liées au système de règlement des comptes de fret de l'IATA.

1.7 développer et promouvoir des programmes de formation et des publications adaptés aux besoins du personnel des agences de fret en vue d'établir des normes reconnues de compétence professionnelle dans l'industrie.

1.8 nommer trois (3) représentants désignés du C-CMG au Conseil consultatif IATA/FIATA (IFCC).

2. COMPOSITION

2.1 Le C-CMG est un conseil consultatif entre la direction de l'IATA et les compagnies aériennes membres.

2.2 Le C-CMG est composé d'au plus douze (12) membres idéalement structurés comme suit :

2.2.1 Le président et le vice-président de la Conference des agences de fret.

2.2.2 Deux (2) membres de chaque zone de conférence

2.2.3 Quatre (4) membres supplémentaires supplémentaires

2.3 Les membres du C-CMG seront nommés par la Conference des agences de fret pour un mandat de deux ans et pourront être reconduits dans leurs fonctions.

2.4 Les membres du C-CMG doivent être des représentants dûment qualifiés et expérimentés apportant une expertise dans les différents domaines de l'activité C-CMG.

3. PROCÉDURES

3.1 Les observateurs peuvent être autorisés à y assister sur invitation du président.

3.2 Le C-CMG se réunira selon les besoins, mais au moins deux fois par an, et en tout état de cause au plus tard quatre semaines avant la Conférence des agences de fret.

3.3 L'adhésion prendra fin si le membre manque deux réunions consécutives ou s'il quitte son poste dans la compagnie aérienne.

3.4 Au moins sept (7) membres nommés constitueront le quorum pour les réunions.

3.5 Dans la mesure où un vote formel est nécessaire, la décision du C-CMG sera prise à la majorité simple des membres présents.

3.6 Le secrétaire est assuré par l'administrateur de l'agence du Secrétariat de l'IATA.

3.7 Une réunion annuelle du groupe de gestion de la Conférence conjointe doit avoir lieu avant la réunion de l'IFCC. Tout président d'une réunion d'un groupe de gestion peut convoquer une conférence conjointe; le président qui convoque la réunion présidera cette instance de la réunion.

RÉSOLUTION 827

CONSEIL CONSULTATIF LOCAL (LCC)

CAC1(CAC/51, CAC/52)827 (except USA) (amended)
CAC2(CAC/51, CAC/52)827 (amended)
CAC3(CAC/51, CAC/52)827 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

△ Attendu que la Conférence des agences de fret (CAC) et son groupe de gestion, le Groupe de gestion de la Conférence des agences de fret CASS (CCMG) reconnaissent la nécessité d'un conseil consultatif local (CCL) pour aider au développement et au maintien du programme des agences de fret, les programmes de fret aérien et le système de règlement des comptes de fret (CASS), ce conseil peut fournir des conseils et des recommandations aux conseils conjoints de la conférence **et/ou du programme de fret aérien, le cas échéant, sur** les besoins changeants de marchés spécifiques et les améliorations ou modifications proposées aux programmes et le CASS. Les besoins locaux comprennent les mécanismes nécessaires pour permettre le traitement des transactions de lettres de transport aérien nationales.

Il est résolu que

△ **1.** Le Conseil consultatif local (LCC) est créé par la présente pour soutenir et fournir des recommandations au CAC, aux conseils conjoints du programme de fret aérien et/ou au CCMG, sur les besoins d'un ou plusieurs pays, et pour assurer une consultation locale complète à l'égard du Programme des agences de fret/ fret aérien, des critères locales opérationnels ou financiers du fret et/ou du fonctionnement du CASS.

2. COMPOSITION

△ **2.1** Sauf indication contraire à l'article 4.2 des présentes, un Conseil Consultatif Local (CCL) peut être convoqué par le CCMG, soit sur demande, dûment examinée, soit de sa propre initiative lorsque cela est géographiquement nécessaire ou chaque fois que cela est nécessaire pour traiter une question spécifique relative au Programme des agences de fret/fret aérien, y compris le fonctionnement du CASS, qui a un impact sur les compagnies aériennes opérant localement et/ou les agents de fret IATA, les intermédiaires ou les associés CASS opérant localement.

2.2 Le LCC ne doit pas avoir de nombre minimum ou maximum de membres fixes, car cela sera déterminé par chaque LCC sur la base de la représentation locale, tout en garantissant une adhésion équilibrée des compagnies aériennes et respectivement de l'association nationale des transitaires, lorsque cela est nécessaire.

2.3 Les représentants siégeant au LCC doivent provenir de:

△ – Les compagnies aériennes locales, établies et opérant sur le marché local et participant au Programme d'agence de fret et/ou au CASS. Si nécessaire, les

compagnies aériennes membres du LCC peuvent être désignées ponctuellement par l'administrateur de l'agence.

– les associations de transitaires locales. En l'absence d'association(s) de transitaires dans le pays, la FIATA, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés, proposera la nomination de transitaires individuels pour participer au LCC. Les transitaires désignés individuellement doivent être des agents de fret, des intermédiaires de fret ou des associés du CASS. Si aucune association ni aucun transitaire individuel n'est désigné dans les délais par les associations correspondantes, le transitaire individuel peut être désigné par l'Administrateur des Agences.

2.4 Dans la mesure où un LCC est convoqué pour résoudre les problèmes des associés du CASS, les membres du groupe constitutif du LCC doivent être composés d'associés du CASS ou de dirigeants de l'association locale des transitaires qui peuvent représenter les associés du CASS sans conflit d'intérêts en ce qui concerne les agents de fret. ou intermédiaires.

3. PROCÉDURES

3.1 Les actions du LCC prendront la forme de recommandations formulées à la majorité présente. Les recommandations seront fondées sur le soutien d'une majorité présente dans chacune des deux groupes.

4. RÔLES ET RESPONSABILITÉS

△ **4.1** La LCC doit assurer la consultation entre l'IATA et les compagnies aériennes, et respectivement avec la ou les associations nationales de transitaires, concernant Programme des agences de fret/fret aérien et le fonctionnement du CASS sur son territoire, à la demande de la Conference des agences de fret et/ou CCMG et lorsqu'il est déclenché par des améliorations ou des modifications du CASS comme indiqué dans la section 4.2 des présentes.

4.2 La LCC veillera à ce que toute amélioration ou modification du CASS, qui pourrait affecter les intérêts des Agents, des Intermédiaires ou des Associés du CASS, soit discutée au préalable avec l'association locale des transitaires dont les membres pourraient être affectés par les changements proposés.

4.2.1 Dès réception de l'avis de réunion et de son ordre du jour, l'association locale des transitaires doit en informer la FIATA, lui fournir un ordre du jour et, dans la mesure du possible, une liste des participants prévus, au moins 21 jours ou le plus tôt possible. réalisable dans les circonstances, avant la convocation d'un LCC.

△ **4.2.2** Les avis résultants du LCC seront envoyés et reçus par **le Conseil consultatif IATA-FIATA, le CCMG et/ou les conseils conjoints du programme de fret aérien, selon le cas**, pour examen et examen juridique. Dans la mesure où la modification proposée au CASS nécessite une action de la part du CAC, les avis de l'IFCC seront envoyés et reçus par le CAC pour qu'il les examine afin de décider d'adopter ou non les modifications proposées au CASS.

Toutes les procédures énoncées dans la présente résolution et dans la résolution 801c doivent être complétées avant l'adoption ou la mise en œuvre de toute amélioration ou modification proposée du CASS qui est soumise à un examen en vertu de la présente résolution.

RÉSOLUTION 829

ADMINISTRATEUR DES AGENCES

CAC1(44, CAC/51)829 (sauf États-Unis) (amended)
CAC2(44, CAC/51)829 (amended)
CAC3(44, CAC/51)829 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

ADMINISTRATEUR DES AGENCES

△ IL EST ENTENDU QUE, comme indiqué dans la Résolution 823, l'Administrateur des agences, ou son représentant agréé, est le représentant de l'IATA nommé par le Directeur général de l'IATA à ces fonctions et qu'il est chargé de la gestion de tout Programme d'agences ou d'intermédiaire conformément aux règles et aux résolutions établies par la Conférence;

1. L'Administrateur des agences dispose de l'autonomie lui permettant d'agir dans des circonstances extraordinaires afin de protéger les intérêts de tout Programme d'agences ou d'intermédiaires. Toute action entreprise dans des circonstances extraordinaires doit être immédiatement signalée au président/e du C-CMG et examinée par le C-CMG lors de sa prochaine réunion, ou lors d'une réunion convoquée d'urgence si le Président du C-CMG le juge nécessaire.

RÉSOLUTION 831

CONSÉQUENCES D'UNE INFRACTION AUX PROCÉDURES RELATIVES À L'ÉMISSION DES LETTRES DE TRANSPORT AÉRIEN

CAC1(16)831 (except USA)
CAC2(16)831
CAC3(16)831

Expiration: Indefinite
Type: B

CONSIDÉRANT qu'il est dans l'intérêt de l'industrie que les clients aient accès à un nombre maximum de bureaux d'émission de lettres de transport aérien; et

CONSIDÉRANT que les Membres de l'IATA ont déposé à cet effet des stocks de leurs lettres de transport aérien auprès des Agents de Fret dans le but de mieux servir les Expéditeurs; et

CONSIDÉRANT que la garde et l'émission de telles lettres de transport aérien sont régies par les règles des Membres et par les procédures décrites dans le Manuel de l'Agent de Fret ainsi que dans le Manuel de la Lettre de Transport Aérien, dont des exemplaires ont été adressés aux Agents de Fret par l'Administrateur des Agences, et enfin que selon les termes du Contrat d'Agence de Fret chaque Agent a l'obligation de se conformer à ces règles et procédures;

IL EST DÉCIDÉ que :

1. Il est rappelé à tous les Agents de Fret que des actes tels que ceux décrits ci-après représentent une infraction aux conditions essentielles mentionnées ci-dessus. Ces actes peuvent léser les intérêts légitimes des Membres et entraîner des mesures qui seront prises aux termes de la Réglementation des Agences de Fret et du Contrat d'Agence de Fret :

1.1 inscrire un poids inexact dans une lettre de transport aérien et occasionner de ce fait une perte de revenus pour les Membres;

1.2 inscrire un numéro de classification inapproprié pour une marchandise - fait se traduisant par un transport effectué à un taux inférieur à celui qu'il fallait appliquer;

1.3 omettre d'inscrire le poids de chargement et les dimensions pertinentes (le cas échéant), occasionnant ainsi une perte de revenus pour les Membres;

1.4 rédiger une description incorrecte ou incomplète des marchandises, permettant ainsi un transport à un tarif inférieur au tarif applicable et, dans le cas de marchandises dangereuses, compromettre ainsi la sécurité d'un avion, de l'équipage et des passagers;

1.5 omettre d'inscrire l'adresse complète à laquelle joindre le destinataire, y compris son numéro de téléphone, dans le cas de 'chargements spéciaux', causant ainsi une nonlivraison de ces expéditions en temps voulu;

1.6 inscrire dans la case 'Dus à l'le Transporteur' en port payé un montant supérieur à celui convenu localement en omettant de détailler cette somme.

2. Dans cette Résolution, l'emploi des mots et expressions au singulier sera réputé inclure leur emploi au pluriel lorsque le contexte le permettra, et vice versa.

RÉSOLUTION 833

EXPÉDITIONS 'PRÊTES AU TRANSPORT'

CAC1(48)833 (except USA) (amended)
CAC2(48)833 (amended)
CAC3(48)833 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

IL EST DÉCIDÉ que,

1. L'Agent de Fret IATA devra livrer (ou arranger de faire livrer) aux Compagnies Membres les expéditions prêtes au transport.

2. Telles que précisées dans les Résolutions, les exigences suivantes devront être satisfaites pour qu'une expédition soit considérée comme 'prête au transport' :

2.1 la lettre de transport aérien sera établie conformément à la Résolution 600a. Toutes les rubriques seront exactement et dûment remplies. Seuls les feuillets suivants pourront être retirés de la lettre de transport aérien par l'Agent de Fret IATA :

2.1.1 l'original No 3 (pour l'expéditeur),

2.1.2 le feuillet No 8 (pour l'Agent),

2.1.3 l'original No 1 (pour le transporteur émetteur) lorsque la Compagnie dont la lettre de transport aérien est émise le demande;

2.2 les débours éventuels ainsi que les taxations applicables devront figurer sur la lettre de transport aérien en conformité avec la Résolution 614;

2.3(a) tous les documents nécessaires :

2.3(a)(i) en vue de déterminer la nature des marchandises, et

2.3(a)(ii) en vue du transport de chaque expédition, y compris ceux exigés par tout organisme gouvernemental,

2.3(b) seront complétés et accompagneront la lettre de transport aérien;

2.4 lorsque l'Agent et la Compagnie Membre ont convenu que les données d'une lettre de transport aérien relatives à une expédition seront transmises par des moyens électroniques par l'Agent à la Compagnie Membre, ces données devront parvenir à celle-ci avant la remise de l'expédition au lieu d'acceptation de la Compagnie Membre;

2.5 le contenu de chaque expédition sera emballé avec soin, de façon à supporter un transport aérien normal et, le cas échéant, en conformité avec la Réglementation IATA pour le Transport des Marchandises Dangereuses;

2.6 tous les colis de chaque expédition seront marqués et étiquetés conformément aux Résolutions 600, 606, 606a, 607 et, le cas échéant, à la Réglementation IATA pour le Transport des Marchandises Dangereuses; et aux

règlements cargo relatifs aux biens périssables IATA et la réglementation sur le contrôle de la température de l'IATA;

2.7 l'étiquetage et le marquage figureront bien en évidence sur tous les colis et les anciennes étiquettes et marques devront être retirées ou barrées.

3. MARCHANDISES DANGEREUSES

3.1/3.1.1 Toutes les expéditions contenant des marchandises dangereuses devront être conformes à la Réglementation IATA pour le Transport des Marchandises Dangereuses;

△ **3.1.2** l'Attestation de l'Expéditeur, dûment remplie et signée selon les termes de la Réglementation IATA pour le Transport par Air des Marchandises Dangereuses, sera fournie par l'expéditeur ou par son agent qualifié. Les expéditions mixtes comprenant des marchandises dangereuses seront conformes à la Résolution 600;

3.1.3 lorsqu'une Compagnie Membre sera en possession de renseignements indiquant qu'un Agent de Fret IATA a fait une fausse déclaration ou a enfreint la Réglementation IATA pour le Transport par Air des Marchandises Dangereuses, y compris l'Attestation de l'Expéditeur, cette Compagnie Membre avisera sans délai l'Administrateur des Agences de l'IATA de cette fausse déclaration ou infraction. Ce dernier déposera une plainte contre cet Agent selon les dispositions appropriées de la Réglementation des Agences de Fret;

4. CONFORMITÉ AVEC LES CONSIGNES DE SÉCURITÉ

les expéditions livrées à un transporteur membre seront préparées de façon à être prêtes au transport en conformité avec les instructions relatives au contrôle de sécurité fournies par les instances nationales et les instructions additionnelles du transporteur membre en question.

5. UNITÉS DE CHARGEMENT (UC)

lorsqu'un Agent ou Intermédiaire de fret IATA livre des (ou organise la livraison de) cargaisons en utilisant des Unités de chargement (UC) à un Membre, l'Agent ou Intermédiaire de fret IATA s'assure que les UC sont utilisables comme le prévoient les Réglementations relatives aux UC.

RÉSOLUTION 833a

MESURES DE SÉCURITÉ POUR EXPÉDITIONS REGROUPÉES

CAC1(33)833a (except USA) Expiration: Indefinite
CAC2(33)833a Type: B
CAC3(33)833a

CONSIDÉRANT que, selon les termes de la Résolution 833, les expéditions remises à une compagnie membre doivent être préparées de façon à être prêtes au transport en conformité avec les instructions relatives au contrôle de sécurité fournies par les instances nationales et les instructions additionnelles du transporteur membre en question, et

CONSIDÉRANT que, dans l'esprit des mesures sur la sûreté aérienne récemment adoptées, aucun détail sur le transporteur ou le vol d'une expédition regroupée ne doit être divulgué sauf tel que stipulé par une consigne de sécurité émanant d'une instance nationale, et

pour le transport, et

CONSIDÉRANT que les termes 'expédition regroupée' et 'expéditeur connu' tels que définis dans les Pratiques Recommandées de la Conférence des Services de Fret figurent dans le Manuel de l'Agent de Fret IATA, en conséquence

IL EST DÉCIDÉ que

1. un Agent de Fret IATA ne devra :

1.1 pas diffuser des horaires de regroupage imprimés ou affichés qui indiquent les transporteurs et les vols prévus;

1.2 communiquer de quelque manière que ce soit, sauf tel que stipulé par les consignes de sécurité des instances nationales, l'information sur le transporteur prévu et le vol prévus.

Note: *Ci-après les définitions des termes dont il est question ci-dessus :*

'EXPÉDITION REGROUPÉE' est une expédition composée de plusieurs colis provenant de plusieurs personnes, chacune d'elle ayant conclu un accord pour le transport par air avec une personne autre qu'une compagnie aérienne régulière. Les conditions assorties à cet accord pourront être ou non les mêmes que celles appliquées par la compagnie aérienne régulière pour le même transport.

'EXPÉDITEUR CONNU' désigne toute personne qui est en relations commerciales avec un transporteur, un agent ou un transitaire et qui assure des contrôle de sécurité reconnus parles autorités compétentes et/ou le transporteur en ce qui concerne le fret, et les colis express ainsi que le courrier postal.

RÉSOLUTION 851

SYSTÈME DE RÈGLEMENT DES COMPTES FRET

△ CAC1(MV C095, C096, C097, C112, C113, C114, CAC/51, CAC/52)851, (except USA) (amended)
CAC2(MV C095, C096, C097, C112, C113, C114, CAC/51, CAC/52)851, (amended)
CAC3(MV C095, C096, C097, C112, C113, C114, CAC/51, CAC/52)851, (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

ATTENDU QUE l'Assemblée générale annuelle de l'IATA de 1998 a convenu la restructuration des systèmes de règlement industriel de l'IATA et a approuvé que l'IATA soit responsable devant le Conseil des gouverneurs de l'IATA de la gestion et du fonctionnement efficace des activités de cette entreprise, et qu'elle a autorisé à cette fin des modifications au niveau de la gestion et du fonctionnement des Systèmes de règlement industriel de l'IATA (ci-après désignés par « ISS »), et

ATTENDU que il est par conséquent nécessaire de reconnaître la responsabilité des IATA pour ce qui est de toutes les fonctions liées à l'administration et au fonctionnement des ISS, à savoir :

- Budgets ISS (coûts et rentrées)
- Personnel ISS
- Contrats ISS (ententes de service) avec autorisation de signature
- Gestion et administration des bureaux ISS

Et afin de reconnaître par ailleurs le fait que les questions touchant à l'ISS seront supervisées par le Conseil des gouverneurs de l'IATA,

ATTENDU que le Conseil des gouverneurs de l'IATA a chargé le Comité du fret de conseiller et d'orienter le Conseil sur toutes les questions de règlement du fret,

ATTENDU que la direction de l'ISS s'alignera sur le Manuel des modalités de service des systèmes de règlement de l'IATA, le Manuel des spécifications techniques CASS et le Manuel de service à la clientèle locale, qui traitent de la prestation des services dans les CASS en activité;

ATTENDU que la Conférence des agences de fret (ci-après désignée la ‹ Conférence ›) est en charge et responsable du Programme des agences de fret de l'IATA, notamment des relations entre les compagnies aériennes et les agents, et

ATTENDU que les Systèmes de règlement des comptes de fret (CASS) ont été mis sur pied,

Il est par la présente RÉSOLU que,

1. CONFÉRENCE DES AGENCES DE FRET

1.1 a Conférence est chargée, entre autres, d'établir les normes techniques des CASS en parallèle avec les modifications correspondantes apportées aux imprimés standard qui sont utilisés pour les activités CASS. Elles sont publiées dans le Manuel des spécifications techniques CASS, Annexe A, qui en fait partie intégrante;

1.2 Les modifications apportées au Manuel des spécifications techniques CASS sont sous réserve de l'approbation de la Conférence; si toutefois le C-CMG vient à recommander que des mesures soient convenues entre les Conférences relativement à une ou des modifications en particulier, la direction de l'ISS communique par écrit la ou les modifications proposées à tous les membres. En l'absence de contestation de la part d'un membre dans les 45 jours suivant la publication de la ou des modifications, celles-ci sont jugées avoir été acceptées et le Manuel des spécifications techniques CASS est modifié en conséquence. Advenant une contestation, les motifs sont fournis par écrit et la modification contestée est réexaminée à la prochaine réunion du C-CMG en vue de régler le différend. Si ce dernier persiste, la Conférence est saisie de la question afin de prendre des mesures définitives.

2. ÉTUDE DE FAISABILITÉ — MISE EN PLACE D'UN CASS

Le siège social d'un membre ou groupe de membres peut demander à la direction de l'ISS d'entreprendre une étude de faisabilité relativement à la mise en place d'un CASS.

3. PARTICIPATION DES MEMBRES

3.1 La participation des membres de l'IATA à un CASS est volontaire. Les membres de l'IATA peuvent faire partie d'un CASS dès sa mise sur pied ou par la suite en payant les droits d'adhésion applicables fixés par la direction de l'ISS;

3.2 La participation à un CASS est fonction de la faculté qu'a un membre de continuer à payer les droits appropriés pour les services qui lui ont été fournis dans le cadre du fonctionnement du CASS;

3.3 La participation d'un membre est fonction de la faculté qu'il a de continuer à remplir les critères financiers établis par la Conférence, le cas échéant;

3.4 En se joignant à un CASS, un membre doit passer avec l'IATA une entente d'exonération de responsabilité comme cela est prescrit à l'Annexe C de la présente Résolution. S'il existe déjà une telle entente dûment signée, les changements spécifiés dans l'Annexe C sont réputés y être incorporés;

3.5 Une fois qu'un membre s'est joint à un CASS, il devient automatiquement un participant à la facturation telle que définie dans la Résolution 823 ‹ Définitions des termes utilisés dans les Résolutions relatives aux agences de fret ›.

3.6 lorsqu'un règlement négatif survient à la suite de la facturation mensuelle de la CASS, les sommes dues à l'IATA doivent être remises par le membre avant la date de versement applicable publiée.

3.7 Un Membre ne peut participer à un CASS directement ou indirectement par l'entremise d'un GSSA sans un code de préfixe (numérique) et d'identification de Transporteur aérien IATA valide.

3.8 l'IATA ne doit pas considerer qu'il est interdit de faire affaire avec un Membre ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables;

3.9 un Membre doit avoir la capacité de fournir à l'IATA les données nécessaires pour se conformer aux exigences légales et réglementaires applicables, y compris la documentation démontrant l'identité de la ou des lettres de transport aérien représentées par une transaction individuelle, y compris les contreparties à cette transaction;

3.10 un Membre doit avoir la possibilité d'empêcher toute transaction qui ne concerne pas l'émission de lettres de transport aérien, ou qui n'est pas émise par le Membre concerné, d'être soumise au CASS.

4. PARTICIPATION DES AGENTS/ INTERMEDIAIRES/TRANSITAIRES

Si un CASS a été adopté pour un pays ou une région donnés :

4.1 à compter de la date effective de mise en œuvre, tous les Agents/Intermédiaires/Transitaires dans ce pays/cette région se soumettront aux dispositions de la Section 2 de la Résolution 801r pour les transactions effectuées au nom de Compagnies aériennes CASS (excepté pour les pays où la Résolution 805zz a été mise en œuvre, auquel cas la Résolution 801re s'appliquera.

4.2 Si un CASS est mis en place, l'Administrateur des agences avise tous les agents visés.

4.3 il n'y a rien dans ces procédures qui empêchent une compagnie aérienne et un intermédiaire de prendre d'autres dispositions bilatérales en dehors du CASS.

4.4 l'IATA ne doit pas considérer qu'il est interdit de faire affaire avec un Agent/Intermédiaire/Transitaire ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables;

5. ASSOCIÉS CASS

5.1 La Conférence des agences de fret peut décider que les frais applicables aux envois confiés par des personnes autres que les agents doivent être perçus dans un CASS en particulier conformément aux dispositions qui y ont été mises en place. Si une telle entente est effective, une personne autre qu'un agent peut alors devenir un associé CASS et participer au CASS-Export pourvu que cette personne :

5.1.1 (sauf la région visée par la Résolution 805zz) respecte des obligations d'acquittement de la transaction au travers du système selon la Résolution 801r, et satisfait aux exigences précisées dans l'annexe 'D4'. Si n'importe quelle autre condition est localement recommandée, elle devrait être soumise à la conférence d'agence de cargaison pour l'approbation avant l'application;

5.1.1 (*région visée par la Résolution 805zz*) respecte des obligations consistant à acquitter la transaction par l'entremise du système établi conformément à la Résolution 801re et et satisfait aux exigences précisées dans l'annexe "D4". Si d'autres conditions sont recommandées localement, elles devront être soumises à la Conférence des agences de fret en vue d'être adoptées, avant d'être mises en application. Les associés CASS qui expédient du fret en leur possession et qui sont des comptes directs d'une compagnie aérienne ne seront pas assujettis à la disposition concernant la garantie bancaire.

5.1.2 Signe une entente en la forme spécifiée à l'Annexe D de la présente Résolution et paie les droits de participation que la direction de l'ISS fixe à l'occasion;

5.2 L'Administrateur des agences, après avoir confirmé que le candidat remplit les critères applicables, conclut l'entente au nom de toutes les compagnies aériennes participant à ce CASS et attribue au candidat un code numérique d'associé CASS;

5.3 Ce numéro peut être utilisé tant que l'associé continue de remplir les exigences précisées dans l'annexe 'D4' et paie tous les droits applicables;

5.4 Outre ce qui est stipulé en 5.1 et 5.1.1, si une décision doit être prise entre les Conférences relativement à la participation d'un associé ou aux critères applicables, un vote peut alors être tenu par la poste. Si la proposition est appuyée à l'unanimité, elle est adoptée. Le fait de ne pas voter est considéré comme une abstention, donc comme un vote favorable.

5.5 l'IATA ne doit pas considérer qu'il est interdit de faire affaire avec l'Associé CASS ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables.

6. PARTICIPATION DE COMPAGNIES AÉRIENNES NON MEMBRES DE L'IATA

6.1 Une compagnie aérienne non membre de l'IATA (compagnie aérienne), qui fournit ses propres lettres de transport aérien aux agents, peut demander à participer à un CASS en présentant à l'Administrateur des agences une Demande de participation et d'agrément dans laquelle elle accepte, entre autres, d'être liée par les Résolutions des agences de fret applicables. La Demande telle que prescrite se trouve à l'Annexe E de la présente Résolution;

6.2 Une fois la demande acceptée par l'Administrateur des agences, la compagnie aérienne convient de :

6.2.1 Payer les frais d'adhésion applicables établis par la direction de l'ISS;

6.2.2 Participer à la gestion et aux autres frais du CASS en question, tels que fixés par la direction de l'ISS;

6.2.3 Remplir les critères financiers établis par la Conférence, le cas échéant;

6.3 La participation à un CASS est fonction de la faculté qu'a la compagnie aérienne de continuer à payer les frais appropriés pour les services qui lui ont été fournis dans le cadre du fonctionnement du CASS;

6.4 En se joignant à un CASS, une compagnie aérienne doit passer avec l'IATA une entente d'exonération de responsabilité comme cela est prescrit à l'Annexe C de la présente Résolution;

6.5 Une fois qu'une compagnie aérienne s'est jointe à un CASS, elle peut opter pour un mode de participation — à la facturation ou intégrale — telle que définie dans la Résolution 823 ‹ Définitions des termes utilisés dans les Résolutions relatives aux agences de fret ›.

6.6 où un règlement négatif se produit à la suite d'une facturation mensuelle de la CASS, les sommes dues à l'IATA doivent être acquittés par la non-IATA transporteur par échéant, la date de remise publié;

6.7 Un Transporteur non IATA ne peut participer à un CASS directement ou indirectement par l'entremise d'un GSSA sans un indicatif et un code (numérique) préfixé de Transporteur aérien IATA valides.

6.8 l'IATA ne doit pas considerer qu'il est interdit de faire affaire avec le transporteur non IATA ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables;

6.9 un transporteur non IATA doit avoir la capacité de fournir à l'IATA les données nécessaires pour se conformer aux exigences légales et réglementaires applicables, y compris la documentation démontrant l'identité de la ou des lettres de transport aérien représentées par une transaction individuelle, y compris les contreparties à cette transaction;

6.10 un transporteur non IATA doit avoir la possibilité d'empêcher toute transaction qui ne concerne pas l'émission de lettres de transport aérien, ou qui n'est pas émise par le transporteur non IATA concerné, d'être soumise au CASS.

7. PARTICIPATION DES AGENTS GÉNÉRAUX DE VENTES ET SERVICES (GSSA)

Pour les besoins du présent paragraphe, l'appellation ‹ agent général de ventes et services › inclut aussi toute personne désignée par une ou plusieurs compagnies aériennes pour s'occuper des fonctions de comptabilité associées aux ventes de fret effectuées par les agents pour le compte de ce ou ces transporteurs, mais non des fonctions de réservation :

7.1 Un GSSA désigné par des compagnies aériennes, qui fournit ses propres lettres de transport aérien aux agents, peut demander à participer à un CASS donné en adressant à l'Administrateur des agences une Demande de participation et d'agrément. En vertu de cette Demande, telle que prescrite à l'Annexe F de la présente Résolution, le candidat est tenu de se conformer aux règles d'administration des agences de fret;

7.2 Le membre ou la compagnie aérienne qui désigne le GSSA doit confirmer la désignation en soumettant une Formule d'autorisation dont une description est fournie à l'Annexe G de la présente Résolution;

7.3 Une fois sa désignation acceptée par l'Administrateur des agences, le GSSA convient de :

7.3.1 Payer les frais d'adhésion applicables établis par la direction de l'ISS;

7.3.2 Participer à la gestion et aux autres frais du CASS en question, tels que fixés par la direction de l'ISS;

7.3.3 Remplir les critères financiers établis par la Conférence, le cas échéant;

7.4 La participation à un CASS est fonction de la faculté qu'a le GSSA de continuer à payer les frais appropriés pour les services qui lui ont été fournis dans le cadre du fonctionnement du CASS;

7.5 En se joignant à un CASS, un GSSA doit passer avec l'IATA une entente d'exonération de responsabilité comme cela est prescrit à l'Annexe C1 de la présente Résolution;

7.6 Une fois qu'un GSSA s'est joint à un CASS, il peut opter pour un mode de participation — à la facturation ou intégrale — telle que définie dans la Résolution 823 ‹ Définitions des termes utilisés dans les Résolutions relatives aux agences de fret ›.

7.7 orsqu'un règlement négatif est effectué à la suite de la facturation mensuelle du CASS, les montants dus à l'IATA doivent être remis par l'agent général des ventes et services à la date de versement applicable publiée

7.8 Une entité juridique désignée par un transporteur aérien comme GSSA pour le pays concerné ne peut pas demander une accréditation en tant qu'agent de fret/intermédiaire. (Un agent général des ventes et des services est un agent auquel une compagnie aérienne a délégué le pouvoir général de la représenter pour fournir des renseignements supplémentaires ou à d'autres fins de surveillance des ventes sur un territoire déterminé).

7.9 un GSSA ne sera pas autorisé à participer (ou si il est actif, sa participation sera immédiatement suspendue) si l'IATA considère qu'il est interdit de faire affaire avec le GSSA ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables ou si le GSSA ne se conforme pas à toute demande de l'IATA pour la documentation requise pour confirmer la même chose;

7.10 un GSSA doit avoir la capacité de fournir à l'IATA les données nécessaires pour se conformer aux exigences légales et réglementaires applicables, y compris la documentation démontrant l'identité de la ou des lettres de transport aérien représentées par une transaction

individuelle, y compris les contreparties à cette transaction;

7.11 un GSSA doit avoir la possibilité d'empêcher toute transaction qui ne concerne pas l'émission de lettres de transport aérien, ou qui n'est pas émise par le Membre concerné, d'être soumise au CASS.

8. MANUEL DES MODALITÉS DE SERVICE DES SYSTÈMES DE RÈGLEMENT DE L'IATA

La direction de l'ISS, de concert avec le CPG, prépare un Manuel des modalités de service des systèmes de règlement de l'IATA renfermant les conditions et le code de conduite visant les opérations CASS dans toutes les régions. Le CPG est responsable du contenu du Manuel, qui doit toutefois être toujours conforme aux Résolutions applicables de l'IATA.

9. MANUEL DE SERVICE À LA CLIENTÈLE LOCALE

Là où un CASS a été mis sur pied, la direction de l'ISS prépare un Manuel de service à la clientèle locale renfermant les modalités, les conditions et le code de conduite s'appliquant au CASS local. La Conférence des agences de fret a la responsabilité du contenu de ce Manuel au Conseil Consultatif Local (LCC) avec l'aval du C-CMG. Le contenu du Manuel dit être conforme aux Résolutions applicables de l'IATA stipulées à l'Annexe H.

10. CESSATION VOLONTAIRE

Un membre, une compagnie aérienne ou un GSSA peut se retirer d'un CASS sur préavis écrit d'au moins trois mois et doit assumer sa part des frais jusqu'à la fin de la période de préavis. En revanche, la participation d'un GSSA à un CASS peut cesser si le membre ayant désigné le GSSA a avisé l'Administrateur des agences, conformément à la Résolution 871 et avec un préavis écrit d'au moins trois mois civils, qu'il a mis fin à la désignation du GSSA.

11. SUSPENSION DES ACTIVITES D'UNE COMPAGNIE AÉRIENNE

11.1 Motifs de suspension

Si une compagnie aérienne participant à un CASS (« Compagnie aérienne CASS ») met fin à toutes ses activités, que ce soit de manière temporaire ou permanente, pour des raisons financières ou autres, ou si la Compagnie aérienne CASS fait l'objet d'une faillite, d'un moratoire de dettes ou d'une réorganisation ou d'une procédure similaire, ou lorsque la Compagnie aérienne CASS ne dispose pas d'un indicatif/préfixe valide et d'un code de comptabilité attribués par l'IATA, ou si la Compagnie aérienne CASS manque à une obligation importante dans le cadre du CASS, ou lorsque la Compagnie aérienne CASS est suspendue de la Chambre de compensation de l'IATA, du BSP ou d'un autre système de règlement de l'IATA, ou si l'IATA considère qu'il est interdit de faire affaire avec la compagnie aerienne CASS ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables ou si la compagnie aerienne CASS ne se conforme pas à toute demande de l'IATA pour la documentation requise pour confirmer la même chose; ou lorsque l'IATA décide, pour toute autre raison, qu'il existe suffisamment de motifs financiers pour suspendre la Compagnie aérienne CASS, l'IATA doit déterminer si la Compagnie aérienne CASS doit être suspendue de toutes les opérations du CASS ainsi que les mesures à prendre en fonction des informations pertinentes disponibles.

Si une ou plusieurs des conditions de suspension susmentionnées sont remplies, ou si la Compagnie aérienne CASS manque à une obligation importante envers l'IATA concernant la Chambre de compensation de l'IATA, le BSP ou un autre arrangement financier pour les services fournis par l'IATA, ou si la Direction d'ISS estime que l'intégrité du CASS est en péril, l'IATA peut retenir les fonds dus de la part du CASS à la Compagnie aérienne CASS afin de régler la dette ou de compenser le risque potentiel. L'IATA peut également exiger de la compagnie aérienne de fournir un dépôt de garantie détenu centralement ou une autre garantie acceptable pour l'IATA qui est détenue centralement et calculée afin de couvrir les fonds en danger pendant au minimum un mois.

Conformément au paragraphe 4.3.2 de l'Annexe F de la Résolution 851, si la Compagnie aérienne CASS est représentée par un Agent général de ventes et de services (GSSA) et qu'elle est suspendue du CASS pour quelque raison, les transactions traitées par le GSSA au nom de ladite Compagnie aérienne CASS doivent être soumises aux mêmes conditions que celles applicables à ladite Compagnie aérienne CASS.

11.2 Mesures adoptées par la direction de l'ISS

Si une compagnie aérienne cesse ses activités, la direction de l'ISS continue de percevoir et de régler les sommes dues à cette compagnie aérienne conformément aux procédures internes de règlement.

Un agent ou un associé (ou un intermédiaire, en Europe) n'est pas tenu de régler un montant relatif à une lettre de transport aérien d'une compagnie aérienne ayant cessé ses activités si, du fait même de cette cessation d'activités, l'envoi n'a pas été transporté conformément aux instructions d'expédition initiale. En pareil cas, les procédures de règlement de litiges CASS s'appliquent.

11.3 Annulation d'une suspension

Si la compagnie aérienne reprend ses activités ou met un terme à ses procédures de restructuration et qu'elle poursuit son exploitation, la direction de l'ISS lève la suspension.

12. AUTRE RÉSILIATION

12.1(a) nonobstant le paragraphe 11 de la présente Résolution, si la direction d'ISS a des raisons de penser qu'une compagnie aérienne du CASS peut être dans l'incapacité de répondre de son endettement envers le CASS, et

12.1(a)(i) que ladite compagnie aérienne du CASS doit plus de 10 000 USD ou équivalent pour les frais de gestion et de traitement relatifs au CASS, et qu'il lui a été demandé de payer le CASS à la date applicable,

12.1(a)(ii) que la direction d'ISS a notifié ladite compagnie aérienne du CASS du montant dû,

12.1(a)(iii) que le montant dû reste en souffrance plus de cinq jours ouvrables à compter de la date de notification et que ladite compagnie aérienne membre n'a pas contesté la dette, ou

12.1(b) si une compagnie aérienne du CASS n'a pas payé un montant dû en relation avec un règlement du CASS, comme stipulé au sous-alinéa 3.2 ou 6.3 ci-dessus;

12.1(c) alors la direction d'ISS peut suspendre ou résilier la participation de ladite compagnie aérienne du CASS à tous les CASS.

13. CONDITION

Laissée en blanc intentionnellement

Annexes

Annexe A : correspond au Manuel des spécifications techniques CASS, qui est publié séparément.

Annexe B : Groupe consultatif local sur la clientèle — Fret, Règles et procédures

Annexe C : Exonération de responsabilité

Annexe C1 : Exonération de responsabilité du GSSA

Annexe D : Contrat d'associé

Annexe E : Demande de participation et d'agrément — Compagnie aérienne non membre de l'IATA

Annexe F : Demande de participation et d'agrément — Agent général de ventes

Annexe G : Formule d'autorisation

Annexe H : Contenu du Manuel de service à la clientèle locale CASS (Import/Export)

14. SUSPENSION DU CASS

Conformément aux dispositions des paragraphes 3, 6 et 7 de la Résolution 851, un participant au CASS peut être suspendu du CASS s'il ne se conforme pas aux conditions et obligations de participation.

15. CLÔTURE D'UNE OPÉRATION CASS

S'il venait à s'avérer nécessaire, pour quelque raison que ce soit, d'envisager la clôture d'une opération CASS, la direction d'ISS consultera les compagnies aériennes CASS. En cas de clôture, la direction d'ISS adressera normalement un préavis d'au moins 12 mois aux compagnies aériennes. Tous les frais associés à la clôture, engagés pendant la période de préavis et/ou survenant après la clôture, seront répartis entre les compagnies CASS, conformément à la formule tarifaire de l'ISS.

16. DROIT DE COMPENSATION

La Direction d'ISS a le droit de déduire toute dette ou créance due par une Compagnie aérienne au CASS en relation avec un règlement du CASS, y compris tout montant dû par la Compagnie aériensne à l'IATA relatif aux frais de gestion et de traitement du CASS, de toute somme détenue ou due par l'IATA ou l'une de ses divisions et qui est payable à cette Compagnie aérienne. De la même manière, la Direction d'ISS a le droit de déduire toute dette ou créance due par une Compagnie aérienne à l'IATA ou à l'une de ses divisions, de toute somme détenue ou due par l'IATA dans le cadre d'un CASS.

RÉSOLUTION 851

Annexe ‘B’

Annulé

RÉSOLUTION 851

Annexe 'C'

EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ

relative à l'exploitation par l'IATA des comptes bancaires CASS-Export (« exonération de responsabilité unique — CASS »)

Entente conclue

entre (dénomination sociale de la Compagnie aérienne) .....

dont le siège social est situé à (adresse complète).....

Pour une opération CASS: .....

ci-après désignée « la compagnie aérienne CASS-Export »

et

l'Association du transport aérien international (IATA), société à but non lucratif aux termes de la loi canadienne, dont le siège social est situé au 800, Place Victoria, Édifice IATA, Montréal (Québec) H4Z 1M1, ci-après désignée « IATA ».

ATTENDU que la compagnie aérienne CASS-Export, de concert avec les autres compagnies aériennes CASS-Export participant au même Système de règlement des comptes de fret ou Système de règlement des comptes de fret — Port dû à destination respectivement (« CASS-Export »), a jugé souhaitable que l'IATA exploite et maintienne en son nom certains comptes bancaires CASS-Export (notamment un « compte charnière » pour les services de compensation), et

ATTENDU que l'IATA a convenu de fournir ce service à la condition que la compagnie aérienne CASS-Export et les autres compagnies aériennes accordent une exonération de responsabilité pour les risques découlant de la présente,

PAR CONSÉQUENT, LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

1.a Définitions

Pour les besoins de la présente entente, l'expression « compte charnière » désigne le compte bancaire dans lequel les remises des Agents, Intermédiaires,Transitaires, Associés et des Réceptionnaires sont versées et à partir duquel les sommes sont versées aux compagnies aériennes CASS-Export;

1.b Application

La présente entente s'applique à tous les comptes bancaires ouverts et exploités au nom de l'IATA pour le compte d'un CASS-Export par l'intermédiaire des services de compensation ou encore des services administratifs ou autres de la Banque de règlement pour le compte de la compagnie aérienne CASS-Export et des autres compagnies aériennes participant au CASS-Export en question.

2. Exonération de responsabilité

La compagnie aérienne CASS-Export soussignée s'engage à exonérer l'IATA, ses dirigeants et ses employés de toute responsabilité et de tous frais pour toute mesure prise ou omise involontairement dans le cadre de l'exploitation du compte (charnière) de compensation ou les autres comptes mentionnés en 1 ou encore découlant de quelque façon que ce soit de l'exploitation de ces comptes. Cette responsabilité peut comprendre entre autres les manques à gagner imputables à des remises insuffisantes ou non effectuées par les agents, associés ou réceptionnaires lorsque la Banque de règlement a crédité les compagnies aériennes CASS-Export en prévision du versement intégral et ponctuel de la remise par les agents, associés et réceptionnaires. En cas de remises insuffisantes ou non effectuées, la compagnie aérienne CASS-Export soussignée doit, à la demande du directeur du CASS, remettre immédiatement le ou les montants correspondants dans le compte charnière CASS-Export, et elle reconnaît et convient que l'IATA et la direction de l'ISS peuvent prendre toutes les mesures jugées nécessaires dans ces circonstances, y compris des poursuites judiciaires, pour le compte de l'IATA et du CASS-Export d'une part et des compagnies aériennes CASS-Export visées d'autre part. En cas de responsabilité imputable à autre chose qu'une remise insuffisante ou non effectuée, la compagnie aérienne CASS-Export soussignée s'engage à verser le montant qu'elle doit en vertu de l'entente dans les 15 jours suivant la date où cela lui a été signifié.

3. Exonération conjointe préliminaire

S'il n'est pas possible de déterminer immédiatement la ou les compagnies aériennes CASS-Export pour qui l'agent, l'associé ou bénéficiaire n'a pas versé l'intégralité du paiement, la compagnie aérienne CASS-Export soussignée, de concert avec les autres compagnies aériennes CASS-Export ayant signé une entente identique, rembourse aussitôt l'IATA et l'exonère de toute responsabilité pour tout manque à gagner considéré comme faisant partie des coûts et des frais d'exploitation du CASS-Export. Dès qu'il aura été établi pour quelles compagnies aériennes CASS-Export la remise en question a été effectuée, le montant de ce remboursement est réparti proportionnellement à la part de paiement revenant à chacune des compagnies aériennes CASS-Export.

4. Entente collective ayant force obligatoire

Une fois signé, le présent document, avec les documents identiques signés par les autres compagnies aériennes CASS-Export et l'IATA, constitue une entente collective ayant force obligatoire qui reste en vigueur tant que l'IATA exploite les comptes bancaires mentionnés en 1; si toutefois une compagnie aérienne se retire d'un CASS-Export, elle cesse d'être partie à l'entente visant ce CASS-Export. La compagnie aérienne CASS-Export soussignée continue néanmoins d'assumer les responsabilités qui lui incombaient avant de se retirer du CASS-Export en question ou avant que l'IATA cesse d'exploiter les comptes bancaires dont il est fait état en 1.

EN FOI DE QUOI cette entente a été signée en double exemplaire pour le compte des parties à la présente par leurs représentants dûment autorisés à la date indiquée ci-dessous :

Pour et au nom de :	Pour et au nom de :
(nom complet de la compagnie aérienne*)	**Association du transport aérien international**
Signature	Signature .....
(nom au complet du signataire)	(nom au complet du signataire)
(titre du signataire)	Administrateur des agences .....
	(titre du signataire)
.....	.....
(lieu, date)	(lieu, date)

Note: *Conformément à la décision du Comité de direction (EXCOM/157, 28 mai 1993), cette exonération de responsabilité unique doit être signée par toutes les compagnies aériennes participant à un CASS-Export et/ou à un. L'entente s'applique à toutes les activités CASS-Export auxquelles la compagnie aérienne prend.*

Note: *Le présent document doit être signé au siège social de la Compagnie aérienne par le Président, le Président-directeur général, le Directeur financier, le Directeur général, ou tout autre représentant dûment autorisé comme l'attestent les documents constitutionnels de l'entreprise, une résolution ou un mandat de procuration.*

RÉSOLUTION 851

Annexe 'C1'

EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ DU GSSA

relative à l'exploitation par l'IATA des comptes bancaires CASS-Export (« exonération de responsabilité unique — CASS »)

Entente conclue
entre (dénomination sociale du GSSA) .....
dont le siège social est situé à (adresse complète).....
Pour une opération CASS: .....
ci-après désignée « la compagnie aérienne CASS-Export »
et

l'Association du transport aérien international (IATA), société à but non lucratif aux termes de la loi canadienne, dont le siège social est situé au 800, Place Victoria, Édifice IATA, Montréal (Québec) H4Z 1M1, ci-après désignée « IATA ».

ATTENDU que la compagnie aérienne CASS-Export, de concert avec les autres compagnies aériennes CASS-Export participant au même Système de règlement des comptes de fret ou Système de règlement des comptes de fret — Port dû à destination respectivement (« CASS-Export »), a jugé souhaitable que l'IATA exploite et maintienne en son nom certains comptes bancaires CASS-Export (notamment un « compte charnière » pour les services de compensation), et

ATTENDU que l'IATA a convenu de fournir ce service à la condition que la compagnie aérienne CASS-Export et les autres compagnies aériennes accordent une exonération de responsabilité pour les risques découlant de la présente,

PAR CONSÉQUENT, LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

1.a Définitions

Pour les besoins de la présente entente, l'expression « compte charnière » désigne le compte bancaire dans lequel les remises des Agents, des Intermédiaires, des Transitaires, des Associés et des Réceptionnaires sont versées et à partir duquel les sommes sont versées aux compagnies aériennes CASS-Export;

1.b Application

La présente entente s'applique à tous les comptes bancaires ouverts et exploités au nom de l'IATA pour le compte d'un CASS-Export par l'intermédiaire des services de compensation ou encore des services administratifs ou autres de la Banque de règlement pour le compte de la compagnie aérienne CASS-Export et des autres compagnies aériennes participant au CASS-Export en question.

2. Exonération de responsabilité

La compagnie aérienne CASS-Export soussignée s'engage à exonérer l'IATA, ses dirigeants et ses employés de toute responsabilité et de tous frais pour toute mesure prise ou omise involontairement dans le cadre de l'exploitation du compte (charnière) de compensation ou les autres comptes mentionnés en 1 ou encore découlant de quelque façon que ce soit de l'exploitation de ces comptes. Cette responsabilité peut comprendre entre autres les manques à gagner imputables à des remises insuffisantes ou non effectuées par les agents, associés ou réceptionnaires lorsque la Banque de règlement a crédité les compagnies aériennes CASS-Export en prévision du versement intégral et ponctuel de la remise par les agents, associés et réceptionnaires. En cas de remises insuffisantes ou non effectuées, la compagnie aérienne CASS-Export soussignée doit, à la demande du directeur du CASS, remettre immédiatement le ou les montants correspondants dans le compte charnière CASS-Export, et elle reconnaît et convient que l'IATA et la direction de l'ISS peuvent prendre toutes les mesures jugées nécessaires dans ces circonstances, y compris des poursuites judiciaires, pour le compte de l'IATA et du CASS-Export d'une part et des compagnies aériennes CASS-Export visées d'autre part. En cas de responsabilité imputable à autre chose qu'une remise insuffisante ou non effectuée, la compagnie aérienne CASS-Export soussignée s'engage à verser le montant qu'elle doit en vertu de l'entente dans les 15 jours suivant la date où cela lui a été signifié.

3. Exonération conjointe préliminaire

S'il n'est pas possible de déterminer immédiatement la ou les compagnies aériennes CASS-Export pour qui l'agent, l'associé ou bénéficiaire n'a pas versé l'intégralité du paiement, la compagnie aérienne CASS-Export soussignée, de concert avec les autres compagnies aériennes CASS-Export ayant signé une entente identique, rembourse aussitôt l'IATA et l'exonère de toute responsabilité pour tout manque à gagner considéré comme faisant partie des coûts et des frais d'exploitation du CASS-Export. Dès qu'il aura été établi pour quelles compagnies aériennes CASS-Export la remise en question a été effectuée, le montant de ce remboursement est réparti proportionnellement à la part de paiement revenant à chacune des compagnies aériennes CASS-Export.

4. Entente collective ayant force obligatoire

Une fois signé, le présent document, avec les documents identiques signés par les autres compagnies aériennes CASS-Export et l'IATA, constitue une entente collective ayant force obligatoire qui reste en vigueur tant que l'IATA exploite les comptes bancaires mentionnés en 1; si toutefois une compagnie aérienne se retire d'un CASS-Export, elle cesse d'être partie à l'entente visant ce CASS-Export. La compagnie aérienne CASS-Export soussignée continue néanmoins d'assumer les responsabilités qui lui incombaient avant de se retirer du CASS-Export en question ou avant que l'IATA cesse d'exploiter les comptes bancaires dont il est fait état en 1.

EN FOI DE QUOI cette entente a été signée en double exemplaire pour le compte des parties à la présente par leurs représentants dûment autorisés à la date indiquée ci-dessous :

Pour et au nom de :	Pour et au nom de :
(nom complet du GSSA*)	**Association du transport aérien international**
Signature	Signature .....
(nom au complet du signataire)	(nom au complet du signataire)
(titre du signataire)	Administrateur des agences .....
	(titre du signataire)
.....	.....
(lieu, date)	(lieu, date)

Note: *Le présent document doit être signé au siège social du GSSA par le Président, le Président-directeur général, le Directeur financier, le Directeur général, ou tout autre représentant dûment autorisé comme l'attestent les documents constitutionnels de l'entreprise, une résolution ou un mandat de procuration.*

Note: *Tout GSSA qui complète le présent accord doit également le faire pour chaque CASS auquel il participe.*

RÉSOLUTION 851

Annexe 'D1' (sauf la région visée par la Résolution 809 ou 805zz)

CONTRAT D'ASSOCIÉ CASS

Participation au Système de règlement des comptes de fret — (Pays) à titre d'associé CASS

Contrat passé entre les compagnies aériennes CASS, représentées par l'Administrateur des agences ou son représentant autorisé (ci-après désignées les ‹ compagnies aériennes CASS › ou la ‹ compagnie aérienne CASS ›) et

.....

(nom de l'associé CASS)

dont le siège social est situé à .....

(ci-après désigné l'‹ associé CASS ›).

Attendu qu'il est dans l'intérêt mutuel des compagnies aériennes CASS et de l'associé CASS de régler les montants dus sur les lettres de transport traitées par l'entremise du CASS (pays).

Les partie conviennent de ce qui suit :

1. Définitions

Pour les besoins de la présente entente :

△ **Administrateur des agences** désigne un fonctionnaire de l'IATA nommé à l'occasion par le Directeur général à la tête de ce service, ou son représentant autorisé.

Agent désigne un agent enregistré en qualité d'agent de fret de l'IATA et dont le nom figure sur la liste des agences de fret.

Associé CASS désigne toute personne autre qu'un agent de fret enregistré auprès de l'IATA ou une compagnie aérienne qui a conclu une entente de participation dans le CASS-(pays).

Bureau de règlement désigne l'organisme nommé par la direction de l'ISS pour établir les factures, recevoir les remises des agents et répartir les sommes entre les compagnies aériennes CASS.

Compagnie aérienne CASS désigne à la fois un membre de l'IATA et un transporteur non membre de l'IATA duquel l'Administrateur des agences a accepté la demande et l'agrément en la forme prescrite, qui est un participant à part entière ou à la facturation dans le CASS-(pays).

Compte charnière désigne le compte ouvert par la direction du CASS auprès du Bureau de règlement pour une période donnée, qui sert à recevoir les paiements des associés CASS et à payer les sommes dues aux compagnies aériennes CASS désignées dans la première annexe de la présente entente.

Direction du Système de règlement de l'IATA (direction de l'ISS) désigne le service compétent de l'IATA chargé de l'administration et du fonctionnement du Système de règlement de l'IATA, notamment le budget (dépenses et rentrées), la dotation en personnel, les contrats (ententes de service) y compris le pouvoir de signature et la gestion et l'administration du bureau de l'ISS. La direction comprend le représentant local désigné de l'ISS pour le fret, qui a la responsabilité globale du CASS-Export.

IATA désigne l'Association du transport aérien international, incorporée en vertu d'une loi spéciale du Parlement canadien, dont le siège social est situé au 800, Place Victoria, Montréal, province de Québec, Canada, et qui possède des bureaux au 33, Route de l'Aéroport, CH-1215 Aéroport de Genève 15, Suisse.

Participant à la facturation désigne une compagnie aérienne qui n'est pas un participant à part entière, qui remet au Bureau de règlement, sous forme électronique lisible, le détail des lettres de transport aérien ayant trait aux opérations effectuées pour leur compte par des agents, et qui en avise l'Administrateur des agences conformément à la Résolution 851. Un participant à la facturation dans le CASS-(pays) est désigné comme tels dans la première annexe à la présente entente, telle qu'amendée à l'occasion en vertu du paragraphe 7 du présent contrat.

Personne désigne un particulier, un partenariat, une société, une association, une entreprise, une compagnie ou une entité commerciale.

Règles des agences de fret désigne, selon le cas, la Résolution 801, 803, 805, 807, 813zz ou 801r de la Conférence des agences de fret de l'IATA, telle qu'applicable dans (pays).

Système de règlement des comptes de fret (pays) (CASS-(pays)) désigne la méthode utilisée pour la comptabilité et le règlement des comptes entre les compagnies aériennes CASS d'une part et leurs agents d'autre part, tel que décrit dans les Règles des agences de fret et la Résolution 851 ainsi que ses annexes, telles qu'adoptées pour (pays).

Pour avoir la définition des notions utilisées pour les besoins du présent contrat, il faut se reporter à la Résolution 823 (Définition des termes utilisés dans les résolutions relatives aux agences de fret).

2. Respect de la règlementation relative au fret, aux règlements, aux dispositions ainsi qu'aux Résolutions de l'IATA intégrés dans le présent accord

Les différents règlements, règlementations, Résolutions et autres dispositions relatives au secteur du fret, y compris les instructions du transporteur, qui s’appliquent à la vente de transport de fret aérien ou à des actes exécutés par l’associé lors de la manutention ou l’expédition de cargaisons marquées ‘Prêt pour le transport’ par air, ainsi que les modifications qui y sont apportées de temps en temps sont considérés comme étant intégrés à cet accord et comme en faisant partie. Cela comprend, sans pour autant s’y limiter :

a) les dispositions des Résolutions de l'IATA et toute annexe portant sur la participation à un CASS de personnes attribuant des marchés d'expéditions à des compagnies aériennes;

b) les dispositions des Résolutions de l’IATA portant sur la facturation, le règlement et le versement par des participants au CASS, sauf que le terme ‘Agent’ ou Intermédiaire pouvant être utilisé dans les présentes pourra, aux fins du présent Accord, être considéré comme se lisant ‘Associé CASS’;

c) les Règles domestiques du CASS conformément à l'annexe « D5 » de la résolution 851;

d) le Manuel d'exportation CASS.

3. Pouvoirs de la direction du CASS

Pour tout ce qui a trait aux obligations de l'associé CASS en vertu du présent contrat et des résolutions applicables de l'IATA, la direction de l'ISS est autorisée à agir pour le compte de chaque compagnie aérienne CASS; toute instruction ou demande présentée ou adressée à l'associé CASS par la direction de l'ISS a la même portée que si elle avait été présentée ou adressée par la compagnie aérienne CASS en question.

4. Sommes dues par l'associé CASS aux compagnies aériennes CASS — Remise

a) Il incombe à l'associé CASS de payer les sommes dues à une compagnie aérienne CASS par suite de l'émission de titres de transport pour le compte de la compagnie aérienne CASS et/ou de la vente de services auxiliaires en vertu du présent contrat;

b) À partir du moment où ces sommes deviennent payables à la compagnie aérienne CASS, elles sont réputées être devenues la propriété de celle-ci et sont gardées en fiducie par l'Associé CASS pour ou au nom de la compagnie aérienne CASS jusqu'à ce qu'elles aient été comptabilisées d'une façon qui soit à la satisfaction de la compagnie aérienne CASS et que le règlement ait été effectué conformément à la résolution appropriée de IATA, même si, en vertu de cette section, l'associé CASS peut avoir été autorisé à conserver provisoirement ces sommes. La compagnie aérienne CASS peut, sous réserve des règles monétaires applicables, désigner les monnaies dans lesquelles les remises doivent être effectuées;

c) L'associé CASS remet ces sommes à la compagnie aérienne CASS au moment et selon les conditions que celle-ci peut indiquer à l'occasion par écrit.

5. Associé CASS en défaut de paiement

Nonobstant les dispositions de la Résolution 801r de l'IATA, section 2, paragraphe 2.8.1.4 c), si l'associé CASS est en défaut de paiement, le Bureau de règlement cesse immédiatement de traiter les opérations qui le concernent. L'Administrateur des agences passe en revue la situation financière de l'associé CASS en se basant sur les critères financiers applicables adoptés par la Conférence des agences de fret et demande au Bureau de règlement soit de rétablir le statut d'associé CASS, soit de résilier le présent contrat en vertu du paragraphe 13.

6. Responsabilitée

L'IATA et le directeur général de l'IATA, l'Administrateur des agences, la direction de l'ISS et les employés, le Commissaire aux agences de fret, Ombudsman et représentants de l'IATA visés par l'administration ou le fonctionnement du CASS ne peuvent être tenus responsables auprès de l'associé CASS pour les pertes ou dommages subis par ce dernier à la suite d'un geste posé ou omis involontairement dans l'exercice de leurs fonctions en vertu du présente contrat ou de toutes autres fonctions qu'ils peuvent être tenus d'effectuer pour les besoins de l'administration ou du fonctionnement du CASS-(pays).

7. Changements dans le statut de participation des compagnies aériennes CASS

a) L'Administrateur des agences peut à l'occasion, dans le cadre du présent contrat, aviser par écrit l'associé CASS que le nom d'une compagnie aérienne CASS doit être ajouté à la liste qui se trouve à la première annexe du contrat. La compagnie aérienne en question devient alors partie au contrat à la date indiquée dans l'avis;

b) L'Administrateur des agences peut à l'occasion, dans le cadre du présent contrat, aviser par écrit l'associé CASS que le nom d'une compagnie aérienne CASS doit être retiré de la liste qui se trouve à la première annexe du contrat. La compagnie aérienne en question cesse alors d'être partie au contrat à la date indiquée dans l'avis;

c) Les avis dont il est question dans ce paragraphe précisent si la compagnie aérienne CASS en cause doit être inscrite sur la liste à titre de participant à part entière ou à la facturation, selon le cas.

8. Attribution du code d'associé CASS

À la signature du présent contrat, la direction du CASS attribuera à l'associé CASS un code alphanumérique à être utilisé sur les lettres de transport aérien et les imprimés administratifs du CASS. Ce code est administré et publié par l'Administrateur des agences.

9. Cas de force majeure

L'agent ne saurait être tenu pour responsable de tout retard ou défaillance lié au respect des conditions du contrat d'agence de fret, dans la mesure où (i) il est engendré par un acte religieux, une guerre, une catastrophe naturelle, une grève, un lockout, un conflit social, un arrêt de travail, un incendie, un acte criminel commis par un tiers, une restriction sanitaire, un acte d'autorité ou toute autre cause, similaire ou non, indépendante de sa volonté, et (ii) qui ne résulte pas d'un défaut de diligence raisonnable de sa part (un « retard justifiable »). Si un retard justifiable perdure au moins sept jours, l'administrateur de l'agence peut, à sa seule discrétion, résilier ce contrat en en avisant par écrit au moins sous trente jours l'agent qui a échoué ou dont le passage est différé en raison dudit retard.

10. Cession de droits

L'associé CASS ne peut céder aucun droit ni aucune obligation qui lui sont conférés en vertu du présent contrat.

11. Cessation des activités et changements de propriété ou de contrôle

Si l'associé CASS cesse (ou transfert) les activités sur lesquelles porte le présent contrat ou si un changement d'envergure survient dans le contrôle d'un associé CASS en tant qu'entreprise ou personne morale ou encore en cas de changement de partenaires chez un associé CASS qui est une société de personnes, l'associé CASS doit aviser l'Administrateur des agences avant que la cessation des activités, le transfert ou le changement ne deviennent effectifs pour que des mesures appropriées puissent être prises.

12. Loi applicable et arbitrage

Le présent contrat est régi et interprété conformément aux lois de (pays) et toute divergence ou tout différend survenant entre les parties à propos de l'interprétation, de la signification ou des répercussions du contrat ou relativement à tous droits et obligations contenues dans le présent contrat sont réglés en dernier recours par un arbitrage mené dans (pays), en vertu des règles de conciliation et d'arbitrage de la Chambre internationale de commerce, par un ou plusieurs arbitres nommés conformément à ces règles.

13. Résiliation

Le présent contrat demeure en vigueur jusqu'à ce que :

a) Il soit résilié sur préavis écrit d'(a) au moyen d'un préavis écrit d'au moins 15 jours envoyé à une partie par l'autre partie; ou

b) Il soit résilié par l'Administrateur des agences en vertu de l'article 5; ou

c) la signature de l'Accord des agences de fret ou, le cas échéant, de l'Accord d'intermédiaire de fret par l'Associé CASS; ou

d) Une demande d'enregistrement comme agent de fret de l'IATA soit présentée par l'associé CASS et rejetée faute de remplir les critères financiers prescrits ou établis conformément aux règles des agences de fret; ou

e) l'associé CASS cesse les activités visées par le contrat.

14. Utilisation des dossiers

L'associé CASS autorise l'Administrateur des agences à se servir des dossiers financiers du CASS-(pays) le concernant dans l'éventualité où cet associé CASS présenterait une demande d'enregistrement en tant qu'agent de fret de l'IATA.

15. Droits de participation

L'associé CASS paie des droits de participation au CASS-(pays) selon les honoraires globaux ou honoraires nationaux particuliers des associés de CASS, le montant étant établi à l'occasion par la direction de l'ISS.

16. Entrée en vigueur

Le présent contrat devient effectif le .....

En foi de quoi

Le présent contrat a été signé ce .....

jour de ..... 20 .....

Pour le compte de l'associé CASS :

.....

Titre :

RÉSOLUTION 851

Annexe 'D2'

CONTRAT D'ASSOCIÉ CASS POUR LES PAYS PARTICIPANT AU PROGRAMME DE FRET AÉRIEN (EACP)

Participation au Système de règlement des comptes de fret — (pays) à titre d'associé CASS

△ Contrat passé entre les compagnies aériennes CASS, représentées par l'Administrateur des agences ou son représentant autorisé (ci-après désignées les ‹ compagnies aériennes CASS › ou la ‹ compagnie aérienne CASS › et

.....

(nom de l'associé CASS)

dont le siège social est situé à .....

(ci-après désigné l'‹ associé CASS ›)

ATTENDU qu'il est dans l'intérêt mutuel des compagnies aériennes CASS et de l'associé CASS de régler les montants dus sur les lettres de transport aérien traitées par l'entremise du CASS (pays).

Les parties conviennent de ce qui suit :

1. Définitions

Pour les besoins de la présente entente :

△ **Administrateur des agences** désigne un fonctionnaire de l'IATA nommé à l'occasion par le Directeur général à la tête de ce service, ou son représentant autorisé.

Associé CASS désigne une compagnie aérienne qui a passé ce contrat en vue de régler les sommes dues aux companies aériennes CASS.

Compagnie aérienne CASS désigne un transporteur qui participe au Système de règlement des comptes de fret (CASS) de l'IATA.

IATA désigne l'Association du transport aérien international, incorporée en vertu d'une loi spéciale du Parlement canadien, dont le siège social est situé au 800, Place Victoria, Montréal, province de Québec, Canada, et qui possède des bureaux au 33, Route de l'Aéroport, CH-1215 Aéroport de Genève 15, Suisse.

Personne désigne un particulier, un partenariat, une société, une association, une entreprise, une compagnie ou une entité commerciale.

2. Respect de la règlementation relative au fret, aux règlements, aux dispositions ainsi qu'aux Résolutions de l'IATA intégrés dans le présent accord

Les différents règlements, règlementations, Résolutions et autres dispositions relatives au secteur du fret, y compris les instructions du transporteur, qui s'appliquent à la vente de transport de fret aérien ou à des actes exécutés par l'associé lors de la manutention ou l'expédition de cargaisons marquées 'Prêt pour le transport' par air, ainsi que les modifications qui y sont apportées de temps en temps sont considérés comme étant intégrés à cet accord et comme en faisant partie. Cela comprend, sans pour autant s'y limiter :

a) les dispositions des Résolutions de l'IATA et toute annexe portant sur la participation à un CASS de personnes attribuant des marchés d'expéditions à des compagnies aériennes ;

b) les dispositions des Résolutions de l'IATA portant sur la facturation, le règlement et le versement par des participants au CASS, sauf que le terme 'Agent' ou Intermédiaire pouvant être utilisé dans les présentes pourra, aux fins du présent Accord, être considéré comme se lisant 'Associé CASS' ;

c) du Manuel de service à la clientèle locale — CASS (Export).

3. Pouvoirs de la direction du CASS

Pour tout ce qui a trait aux obligations de l'associé CASS en vertu du présent contrat, la direction du CASS — IATA est autorisée à agir pour le compte de chaque compagnie aérienne CASS; toute instruction ou demande présentée ou adressée à l'associé CASS par la direction du CASS — IATA a la même portée que si elle avait été présentée ou adressée par la compagnie aérienne CASS en question.

4. Sommes dues par l'associé CASS aux compagnies aériennes CASS — Remise

a) Il incombe à l'associé CASS de payer les sommes dues à une compagnie aérienne CASS par suite de l'émission de titres de transport pour le compte de la compagnie aérienne CASS;

b) Les sommes payables au point d'origine sont considérées comme dues par l'associé CASS à une compagnie aérienne CASS au moment de l'établissement de la lettre de transport aérien;

c) Si l'associé agit comme agent de la compagnie aérienne, ces sommes demeurent la propriété de la compagnie aérienne CASS et sont gardées en fiducie par l'associé CASS jusqu'à ce qu'elles aient été versées à la compagnie aérienne CASS conformément aux dispositions du présent contrat;

d) L'associé CASS remet ces sommes à la compagnie aérienne CASS au moment et selon les conditions que celle-ci peut indiquer à l'occasion par écrit.

5. Périodicité de la facturation CASS

Les associés CASS seront facturés par les compagnies aériennes CASS conformément aux méthodes CASS locales.

6. Modalités de paiement

Les associés CASS devront effectuer leur paiement selon la fréquence établie par le CASS de manière à ce qu'ils parviennent au CASS avant la fin de la journée d'affaires à une date correspondant au 30e jour après le dernier jour de la période de facturation à régler. Ce jour sera appelé la ‹ date de paiement ›. S'il tombe un week-end ou un jour férié, la date de paiement sera alors le premier jour ouvrable qui suivra.

Les dates et heures exactes sont communiquées par la direction du CASS et reflétées dans le Manuel de service à la clientèle locale — CASS.

Les autres règles et procédures applicables figurent dans le Manuel de service à la clientèle locale — CASS.

7. Délai de grâce

En comptant le premier jour suivant la date de paiement, un délai de grâce de 10 jours civils sera accordé à un associé CASS pour régler les sommes dues.

8. Avis d'irrégularité

a) En cas d'irrégularité de paiement de la part d'un associé CASS, la direction du CASS lui enverra un avis d'irrégularité par courrier recommandé ou électronique. Un associé CASS à qui un tel avis d'irrégularité est envoyé se verra imposer un ou des points de pénalité.

b) Afin de tenir un compte des irrégularités, le système de pénalisation que voici sera appliqué pendant le délai de grâce :

a)	Retard de paiement	1 point
b)	Paiement insuffisant non autorisé	1 point
c)	Chèque non honoré	1 point
d)	Débit direct rejeté	1 point
e)	Transfert électronique rejeté	1 point

c) Erreur bancaire

Une erreur bancaire est une erreur qui est étayée par plusieurs éléments de preuve jugés acceptables par l'Administrateur des agences et elle n'engendrera pas une irrégularité.

Dans tous les cas, une lettre de la banque doit être remise à l'IATA conformément à ce qui suit :

a) La lettre de la banque originale, signée par un responsable, doit être envoyée à l'IATA dans un délai de 10 jours ouvrables par courrier recommandé, indiquant le motif du retard de règlement

Le collaborateur CASS ne se verra pas établir de notification d'irrégularité s'il est constaté qu'un différend existe avec un objet donné ou une compagnie aérienne donnée. Dans ces cas, les Procédures de Différend CASS et le Code de Conduite s'appliquent et, s'il n'est toujours pas résolu, l'objet/l'affaire faisant l'objet du différend sera retiré(e) du CASS et sera géré(e) communément par les parties concernées

9. Intégrité du CASS

a) Si un associé CASS dans un pays donné accumule quatre points de pénalité au cours d'une période de 12 mois consécutifs, la direction du CASS suspendra cet associé CASS le temps qu'un examen financier soit effectué.

b) Si un paiement est refusé ou qu'il ne peut être obtenu d'un associé CASS d'ici la fin du délai de grâce, la direction du CASS suspendra cet associé CASS le temps qu'un examen financier soit effectué.

c) Pour qu'un associé puisse réintégrer le CASS, il doit avoir réglé tous les montants en souffrance et les questions en suspens jusqu'à la date de réintégration.

d) Si un associé CASS ne réintègre pas le CASS, l'Administrateur des agences peut mettre fin au présent contrat conformément aux dispositions du paragraphe 17.

e) Dans tous les cas, le code de conduite prévu par le CASS et inclus dans le Manuel de service à la clientèle locale — CASS s'appliquera.

f) Les dispositions prévues au paragraphe 4c) concernant la fiducie s'appliqueront aux montants en souffrance dus par un associé CASS, qui sont inclus dans la faillite ou le séquestre.

10. Responsabilité

Les employés et les représentants de l'IATA visés par l'administration ou le fonctionnement du CASS ne peuvent être tenus responsables auprès de l'associé CASS pour les pertes ou dommages subis par ce dernier à la suite d'un geste posé ou omis involontairement dans l'exercice de leurs fonctions en vertu du présent contrat ou de toutes autres fonctions qu'ils peuvent être tenus d'effectuer pour les besoins de l'administration ou du fonctionnement du CASS — (pays).

11. Changements dans le statut de participation des compagnies aériennes CASS

La direction du CASS peut à l'occasion, dans le cadre du présent contrat, aviser par écrit l'associé CASS que le nom d'une compagnie aérienne CASS doit être ajouté à la liste de celles qui participent au CASS ou retiré de cette liste. La compagnie aérienne CASS en question devient ou cesse d'être alors partie au contrat à la date indiqué dans l'avis.

12. Attribution du code d'associé CASS

À la signature du présent contrat, la direction du CASS attribuera à l'associé CASS un code alphanumérique à être utilisé sur les lettres de transport aérien et les documents administratifs du CASS.

13. Force Majeure

L'agent ne saurait être tenu pour responsable de tout retard ou défaillance lié au respect des conditions du contrat d'agence de fret, dans la mesure où (i) il est engendré par un acte religieux, une guerre, une catastrophe naturelle, une grève, un lockout, un conflit social, un arrêt de travail, un incendie, un acte criminel commis par un tiers, une restriction sanitaire, un acte d'autorité ou toute autre cause, similaire ou non, indépendante de sa volonté, et (ii) qui ne résulte pas d'un défaut de diligence raisonnable de sa part (un « retard justifiable »). Si un retard justifiable perdure au moins sept jours, l'administrateur de l'agence peut, à sa seule discrétion, résilier ce contrat en en avisant par écrit au moins sous trente jours l'agent qui a échoué ou dont le passage est différé en raison dudit retard.

14. Cession de droits

L'associé CASS ne peut céder aucun droit ni aucune obligation qui lui sont conférés en vertu du présent contrat.

15. Cessation des activités et changements de propriété ou de contrôle

Si l'associé CASS cesse (ou transfère) les activités sur lesquelles porte le présent contrat ou si un changement d'envergure survient dans le contrôle d'un associé CASS en tant qu'entreprise ou personne morale ou encore en cas de changement de partenaires chez un associé CASS qui est une société de personnes, l'associé CASS doit aviser la direction du CASS avant que la cessation des activités, le transfert ou le changement ne deviennent effectifs.

16. Loi applicable et arbitrage

Le présent contrat est régi et interprété conformément aux lois de (pays) et toute divergence ou tout différend survenant entre les parties à propos de l'interprétation, de la signification ou des répercussions du contrat ou relativement à tous droits et obligations contenues dans le présent contrat sont réglés en dernier recours par un arbitrage mené dans (pays), en vertu des règles de conciliation et d'arbitrage de la Chambre internationale de commerce, par un ou plusieurs arbitres nommés conformément à ces règles.

17. Résiliation

Le présent contrat demeure en vigueur jusqu'à ce que :

(a) Il soit résilié sur préavis écrit d'au moins un mois donné par une des parties à l'autre partie; ou

(b) Il soit résilié par l'Administrateur des agences en vertu du paragraphe 9 e); ou

(c) Il soit remplacé par l'Associé, qui devient un Intermédiaire enregistré dans la cadre du Programme européen de fret aérien (EACP) de l'IATA.

18. Utilisation des dossiers

L'associé CASS autorise la direction du CASS à se servir des dossiers financiers du CASS — (pays) le concernant dans l'éventualité où cet associé CASS présenterait une demande d'enregistrement en tant qu'intermédiaire EACP de l'IATA.

19. Droits de participation

L'associé CASS paie des droits de participation au CASS — (pays). La direction du CASS fera savoir si ces droits s'appliquent.

20. Entrée en vigueur

Le présent contrat devient effectif le .....

En foi de quoi

Le présent contrat a été signé ce .....

jour de .....de .....

△ pour le compte des compagnies aériennes CASS par l'Administrateur des agences ou son représentant autorisé :

Pour le compte de l'Associé CASS :

.....

Titre :

RÉSOLUTION 851

Annexe 'D3' — (RÉGION VISÉE PAR LA RÉSOLUTION 809 UNIQUEMENT)

CONTRAT D'ASSOCIÉ CASS PARTICIPATION AU SYSTÈME DE RÈGLEMENT DES COMPTES DE FRET — (PAYS) À TITRE D'ASSOCIÉ CASS

△ Contrat passé entre les compagnies aériennes CASS, représentées par l'Administrateur des agences ou son représentant autorisé (ci-après désignées les ‹ compagnies aériennes CASS › ou la ‹ compagnie aérienne CASS ›) et

.....

(nom de l'associé CASS)

dont le siège social est situé à .....

(ci-après désigné l'‹ associé CASS ›).

Attendu qu'il est dans l'intérêt mutuel des compagnies aériennes CASS et de l'associé CASS de régler les montants dus sur les lettres de transport aérien traitées par l'entremise du CASS (pays).

Les parties conviennent de ce qui suit :

1. Définitions

Pour les besoins de la présente entente :

△ **Administrateur des agences** désigne un fonctionnaire de l'IATA nommé à l'occasion par le Directeur général à la tête de ce service, ou son représentant autorisé.

Agent désigne un agent enregistré en qualité d'agent de fret de l'IATA et dont le nom figure sur la liste des agences de fret.

Associé CASS désigne une personne, autre qu'un agent de fret IATA enregistré ou une compagnie aérienne, qui a passé un contrat en vue de participer au CASS-(pays).

Bureau de règlement désigne l'organisme nommé par la direction de l'ISS pour établir les factures, recevoir les remises des agents et répartir les sommes entre les compagnies aériennes CASS. Pour avoir la définition applicable des termes employés pour les besoins de la présente entente, il faut se reporter à la Résolution 823 (Définition des termes utilisés dans la Résolution sur les agences de fret).

Compagnie aérienne CASS désigne une compagnie membre ou non de l'IATA pour laquelle l'Administrateur des agences a accepté une demande et une acceptation en la forme prescrite à titre de participant de plein droit ou de participant à la facturation dans le CASS (pays).

Compte charnière désigne le compte ouvert par la direction du CASS auprès du Bureau de règlement pour une période donnée, qui sert à recevoir les paiements des associés CASS et à payer les sommes dues aux compagnies aériennes CASS désignées dans la première annexe de la présente entente.

Direction du Système de règlement de l'IATA (direction de l'ISS) désigne le service compétent de l'IATA chargé de l'administration et du fonctionnement du Système de règlement de l'IATA, notamment le budget (dépenses et rentrées), la dotation en personnel, les contrats (ententes de service) y compris le pouvoir de signature ainsi que la gestion et l'administration du bureau de l'ISS. La direction comprend le représentant local désigné de l'ISS pour le fret, qui a la responsabilité globale du CASS-Export.

IATA désigne l'Association du transport aérien international, incorporée en vertu d'une loi spéciale du Parlement canadien, dont le siège social est situé au 800, Place Victoria, Montréal (Québec), Canada, et qui possède des bureaux au 33, Route de l'Aéroport, CH-1215 Aéroport de Genève 15, Suisse.

Participant à la facturation désigne une compagnie aérienne CASS qui n'est pas un participant à part entière, qui remet au Bureau de règlement, sous forme électronique lisible, le détail des opérations effectuées pour son compte par des agents et qui en avise l'Administrateur des agences conformément à la Résolution 851. Un participant à la facturation dans le CASS-(pays) est désigné comme tel dans la première annexe à la présente entente, telle qu'amendée à l'occasion en vertu du paragraphe 7 du présent contrat.

Participant à part entière désigne une compagnie aérienne CASS qui n'est pas un participant à la facturation, qui soumet au Bureau de règlement les opérations comptables effectuées pour son compte par les agents. Un participant à part entière dans le CASS-(pays) est désigné comme tel dans la première annexe à la présente entente, telle qu'amendée à l'occasion conformément au paragraphe 7 du présent contrat.

Personne désigne un particulier, un partenariat, une société, une association, une entreprise ou une entité commerciale.

Règles des agences de fret désigne, selon le cas, la Résolution 809 ou 801r de la Conférence des agences de fret de l'IATA, telle qu'applicable dans (pays).

Système de règlement des comptes de fret (pays) (CASS-(pays)) désigne la méthode utilisée pour la comptabilité et le règlement des comptes entre les compagnies aériennes CASS d'une part et leurs agents d'autre part, tel que décrit dans les Règles des agences de fret et la Résolution 851 ainsi que ses annexes, telles qu'adoptées pour (pays).

2. Respect de la règlementation relative au fret, aux règlements, aux dispositions ainsi qu'aux Résolutions de l'IATA intégrés dans le présent accord

Les différents règlements, règlementations, Résolutions et autres dispositions relatives au secteur du fret, y compris les instructions du transporteur, qui s’appliquent à la vente de transport de fret aérien ou à des actes exécutés par l'associé lors de la manutention ou l’expédition de cargaisons marquées ‘Prêt pour le transport’ par air, ainsi que les modifications qui y sont apportées de temps en temps sont considérés comme étant intégrés à cet accord et comme en faisant partie. Cela comprend, sans pour autant s'y limiter :

a) les dispositions des Résolutions de l'IATA et toute annexe portant sur la participation à un CASS de personnes attribuant des marchés d'expéditions à des compagnies aériennes ;

b) les dispositions des Résolutions de l’IATA portant sur la facturation, le règlement et le versement par des participants au CASS, sauf que le terme ‘Agent’ peut être utilisé dans les présentes pourra, aux fins du présent Accord, être considéré comme se lisant ‘Associé CASS’ ;

c) du Manuel de service à la clientèle locale — CASS (Export).

3. Pouvoirs de la direction du CASS

Pour tout ce qui a trait aux obligations de l'associé CASS en vertu du présent contrat et des résolutions applicables de l'IATA, la direction de l'ISS est autorisée à agir pour le compte de chaque compagnie aérienne CASS; toute instruction ou demande présentée ou adressée à l'associé CASS par la direction de l'ISS a la même portée que si elle avait été présentée ou adressée par la compagnie aérienne CASS en question.

4. Sommes dues par l'associé CASS aux compagnies aériennes CASS — Remise

a) Il incombe à l'associé CASS de payer les sommes dues à une compagnie aérienne CASS par suite de l'émission de titres de transport pour le compte de la compagnie aérienne CASS et/ou de la vente de services auxiliaires en vertu du présent contrat;

b) Les sommes payables à l'origine sont réputées être dues par l'associé CASS à une compagnie aérienne CASS une fois la lettre de transport aérien établie;

c) Si l'associé agit comme agent de la compagnie aérienne, ces sommes demeurent la propriété de la compagnie aérienne CASS et sont gardées en fiducie par l'associé CASS jusqu'à ce qu'elles aient été payées par la compagnie aérienne CASS conformément aux dispositions de la présente entente;

d) L'associé CASS remet ces sommes à la compagnie aérienne CASS au moment et selon les conditions que celle-ci peut indiquer à l'occasion par écrit.

5. Associé CASS en défaut de paiement

Nonobstant les dispositions de la Résolution 801r de l'IATA, section 2, paragraphe 2.8.1.4 (c), si l'associé CASS est en défaut de paiement, le Bureau de règlement cesse immédiatement de traiter les opérations qui le concernent. L'administrateur des agences passe en revue la situation financière de l'associé CASS en se basant sur les critères financiers applicables adoptés par la Conférence des agences de fret et demande au Bureau de règlement soit de rétablir le statut d'associé CASS, soit de résilier le présent contrat en vertu du paragraphe 13.

6. Responsabilitéé

L'IATA et le directeur général de l'IATA, l'Administrateur des agences, la direction de l'ISS et les employés, le Commissaire aux agences de fret, Ombudsman et représentants de l'IATA visés par l'administration ou le fonctionnement du CASS ne peuvent être tenus responsables auprès de l'associé CASS pour les pertes ou dommages subis par ce dernier à la suite d'un geste posé ou omis involontairement dans l'exercice de leurs fonctions en vertu du présent contrat ou de toutes autres fonctions qu'ils peuvent être tenus d'effectuer oour les besoins de l'administration ou du fonctionnement du CASS-(pays).

7. Changements dans le statut de participation des compagnies aériennes CASS

a) L'administrateur des agences peut à l'occasion, dans le cadre du présent contrat, aviser par écrit l'adssocié CASS que le nom d'une compagnie aérienne CASS doit être ajouté à la liste qui se trouve à la première annexe du contrat. La compagnie aérienne en question devient alors partie au contrat à la date indiquée dans l'avis;

b) L'administrateur des agences peut à l'occasion, dans le cadre du présent contrat, aviser par écrit l'associé CASS que le nom d'une compagnie aérienne CASS doit être retiré de la liste qui se trouve à la première annexe du contrat. La compagnie aérienne en question cesse alors d'être partie au contrat à la date indiquée dans l'avis;

c) Les avis dont il est question dans ce paragraphe précisent si la compagnie aérienne CASS en cause doit être inscrite sur la liste à titre de participant à part entière ou à la facturation, selon le cas.

8. Atrribution du code d'associé CASS

À la signature du présent contrat, la direction du CASS attribuera à l'associé CASS un code alphanumérique à être utilisé sur les lettres de transport aérien et les imprimés administratifs du CASS. Ce code est administré et publié par l'Administrateur des agences.

9. Force Majeure

L'agent ne saurait être tenu pour responsable de tout retard ou défaillance lié au respect des conditions du contrat d'agence de fret, dans la mesure où (i) il est engendré par un acte religieux, une guerre, une catastrophe naturelle, une grève, un lockout, un conflit social, un arrêt de travail, un incendie, un acte criminel commis par un tiers, une restriction sanitaire, un acte d'autorité ou

toute autre cause, similaire ou non, indépendante de sa volonté, et (ii) qui ne résulte pas d'un défaut de diligence raisonnable de sa part (un « retard justifiable »). Si un retard justifiable perdure au moins sept jours, l'administrateur de l'agence peut, à sa seule discrétion, résilier ce contrat en en avisant par écrit au moins sous trente jours l'agent qui a échoué ou dont le passage est différé en raison dudit retard.

10. Cession de droits

L'associé CASS ne peut céder aucun droit ni aucune obligation qui lui sont conférés en vertu du présent contrat.

11. Cessation des activités et changements de propriété ou de contrôle

Si l'associé CASS cesse (ou transfert) les activités sur lesquelles porte le présent contrat ou si un changement d'envergure survient dans le contrôle d'un associé CASS en tant qu'entreprise ou personne morale ou encore en cas de changement de partenaires chez un associé CASS qui est une société de personnes, l'associé CASS doit aviser l'Administrateur des agences avant que la cessation des activités, le transfert ou le changement ne deviennent effectifs pour que des mesures appropriées puissent être prises.

12. Loi applicable et arbitrage

Le présent contrat est régi et interprété conformément aux lois de (pays) et toute divergence ou tout différend survenant entre les parties à propos de l'interprétation, de la signification ou des répercussions du contrat ou relativement à tous droits et obligations contenues dans le présent contrat sont réglés en dernier recours par un arbitrage mené dans (pays), en vertu des règles de conciliation et d'arbitrage de la Chambre internationale de commerce, par un ou plusieurs arbitres nommés conformément à ces règles.

13. Résiliation

Le présent contrat demeure en vigueur jusqu'à ce que :

a) Il soit résilié sur préavis écrit d'(a) au moyen d'un préavis écrit d'au moins 15 jours envoyé à une partie par l'autre partie; ou

b) Il soit résilié par l'Administrateur des agences en vertu de l'article 5; ou

c) la signature de l'Accord des agences de fret ou, le cas échéant, ou de l'Accord d'intermédiaire de fret par l'Associé CASS; ou

d) Une demande d'enregistrement comme agent de fret de l'IATA soit présentée par l'associé CASS et rejetée faute de remplir les critères financiers prescrits ou établis conformément aux Règles des agences de fret; ou

e) L'associé CASS cesse les activités visées par le contrat.

14. Utilisation des dossiers

L'associé CASS autorise l'Administrateur des agences à se servir des dossiers financiers du CASS (pays) le concernant dans l'éventualité où cet associé CASS présenterait une demande d'enregistrement en tant qu'agent de fret de l'IATA.

15. Droits de participation

L'associé CASS paie des droits de participation au CASS-(pays) tels qu'établis à l'annexe 2 du présent contrat, le montant étant établi à l'occasion par la direction de l'ISS.

16. Entrée en vigueur

Le présent contrat devient effectif le .....

En foi de quoi

Le présent contrat a été signé ce ..... jour de ..... 20 .....

Par l'Administrateur des agences ou son représentant autorisé pour le compte des compagnies aériennes CASS :

Pour le compte de l'associé CASS :

..... Titre :

RÉSOLUTION 851

Annexe 'D4'

Exigences Mondiales des Associés CASS

ATTENDU QUE l'Accord des Associés CASS permet aux Associés CASS de participer au Système de règlement des comptes de fret (CASS) et

CONSIDÉRANT QU'il est reconnu que le Système de règlement des comptes de fret (CASS) constitue un mécanisme efficace et rentable pour la comptabilité et les règlements entre les Compagnies aériennes CASS et les Associés CASS et

ATTENDU QUE la participation des Associés CASS au CASS est régie par les dispositions de la Règlementation des agences de fret et d'autres résolutions et règlementations

ATTENDU QUE la Conférence des agences de fret approuve les exigences pour les Associés CASS, il est décidé que, les exigences suivantes sont adoptées :

1) **Applicable aux nouveaux candidats associés CASS**

   a) Il sera demandé aux nouveaux candidats visant à devenir Associés CASS de présenter une garantie financière initiale, comme décrit sous le point 3.

   b) Les nouveaux candidats associés CASS participant à un marché répertorié dans l'annexe B « Tableau par pays CASS des exigences des associés CASS » doivent être conformes aux critères supplémentaires indiqués dans l'annexe B.

   c) 1 (un) recommandation d'une compagnie aérienne CASS est requis pour les nouvelles candidatures.

□ d) Après 36 mois consécutifs depuis la date d'approbation en tant que nouvel associé CASS, l'associé CASS ne sera plus tenu de fournir une garantie financière et les exigences décrites à l'article 2 deviendront applicables.

2) **Applicable aux associés CASS actuels**

△ a) Les associés CASS ayant accumulé maximum 2 irrégularités au cours des 12 derniers mois consécutifs doivent fournir une garantie financière, comme indiqué à la section 3. Cette garantie financière ne doit pas être inférieure au montant minimum de garantie indiqué dans l'exigence globale sous l'annexe B, « Tableau par pays CASS des exigences des associés CASS ». Cette garantie financière sera libérée si dans les 36 mois consécutifs suivant la remise de la garantie financière, aucune irrégularité ou défaut n'a été enregistré.

   b) Les Associés CASS participant à un marché spécifiquement indiqué dans l'Annexe B « Tableau par pays CASS des exigences des Associés CASS », doivent fournir une garantie financière telle qu'établie en vertu de la Section 3 et conforme aux critères supplémentaires indiqués dans l'Annexe B.

   c) Un associé CASS en défaut doit payer la totalité du montant impayé et doit placer une nouvelle garantie financière comme condition de réintégration, comme indiqué à la section 3. Cette garantie financière ne doit pas être inférieure au montant minimum de garantie indiqué dans l'exigence globale dans l'Annexe B, « Tableau par pays CASS des exigences relatives aux associés CASS ».

3) **Montant de la garantie financière à calculer en fonction du montant à risque.**

   a) Les types de garanties financières acceptables sont définis dans la résolution 817, section 2.

   b) Toute garantie financière fournie à l'IATA doit être renouvelée avant sa date d'expiration. Le défaut de fournir ou de maintenir le montant requis de toute garantie financière ou de renouveler avant la date d'expiration entraînera la suspension de l'associé CASS et un avis de résiliation de l'accord d'associé CASS.

   c) Les garanties financières fournis seront soumis à un délai minimum de préavis d'annulation, de retrait ou de modification à l'IATA de quatre-vingt-dix (90) jours et, idéalement, seront valables pour une période illimitée, mais devront être valables pour un minimum d'au moins un an, si la validité est renouvelable annuellement.

   d) Toute garantie financière exigée d'un demandeur/associé CASS doit couvrir le « montant à risque » basé sur ses ventes moyennes de fret aérien pendant la période de « jours de ventes à risque ».

   e) « Jours à risque » désigne le nombre de jours entre le début de la période de facturation et la date de remise, pour cette période de facturation, plus une marge pouvant aller jusqu'à 10 jours (un maximum de 70 jours).

   f) Le « montant à risque » est calculé en divisant les ventes annuelles totales de fret aérien de l'associé CASS, ou les remises estimées aux compagnies aériennes, par 360 et en multipliant ce montant par les « jours à risque ». Dans les cas où les ventes d'une année complète du demandeur/associé CASS ne sont pas disponibles via CASS ou directement auprès de l'associé CASS ou des compagnies aériennes, ou si ces chiffres de ventes ne reflètent plus la situation actuelle de l'associé CASS, alors une moyenne d'une période plus courte période, mais pas moins de 90 jours, peut être appliquée.

   g) Le montant minimum de toute garantie financière fournie à l'IATA par un associé CASS doit être de 5 000 USD ou son équivalent en monnaie locale, ou comme indiqué dans l'annexe B « Tableau par pays CASS des exigences des associés CASS ».

   h) Un Associé CASS peut demander à tout moment un recalcul de la garantie financière.

   i) Un ajustement de la garantie financière sera requis dans les cas où le « montant à risque » de l'associé CASS a augmenté de 20 % ou d'un

minimum de 30 000 USD par rapport à la sécurité financière globale en place. Aucun examen financier ne sera effectué.

4) **Exigence distincte de la compagnie aérienne CASS en matière de sécurité financière pour les associés CASS.**

L'IATA appliquera les exigences financières énoncées dans la présente annexe et dans l'annexe B aux présentes relatives aux associés participant au CASS. Le cas échéant, cela peut obliger un associé à fournir une garantie financière industrielle à l'IATA d'un montant calculé sur ses versements d'exportation CASS. Dans de tels cas, les compagnies aériennes individuelles participant au CASS ne doivent pas demander à cet associé une garantie financière distincte, bilatérale ou en double couvrant ces mêmes ventes à l'exportation du CASS. Toutefois, tout membre qui détient des garanties financières individuelles et bilatérales couvrant de tels règlements d'exportation CASS devra en informer l'IATA et sera exclu de la participation à la garantie financière de l'industrie.

Tableau de l’Annexe ‹ B › par pays CASS des Obligations des Associés CASS

△ LCC	Montant minimum de la garantie	Couverture permanente et complète du montant à risque
Exigences mondiales	**5 000 USD**	**Sans objet**
ARABIE SAOUDITE, ROYAUME D’	25 000 USD	OUI
BAHREÏN (GOLF)	20 000 USD	OUI
BRÉSIL	10 000 USD	OUI
CHILI	10 000 USD	OUI
CHINE	170 000 CNY (International)/100 000 CNY (National)	OUI
CÔTE D'IVOIRE	10 000 USD	OUI
CHYPRE	3 000 USD	Sans objet
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE	À déterminer	OUI
ÉGYPTE	150 000 EGP	OUI
ÉMIRATS ARABES UNIS (GOLF)	25 000 USD	OUI
FÉDÉRATION DE RUSSIE	5 000 USD	OUI
INDE*	Sans objet	Sans objet
INDONÉSIE	15 000 USD	OUI
ISRAËL*	Sans objet	Sans objet
ITALIE	10 000 EUR	Sans objet
JAPON	À déterminer	OUI
KOWEÏT (GOLF)	20 000 USD	OUI
MALAISIE	10 000 USD	OUI
MALTE	3 500 USD	OUI
MEXIQUE	25 000 USD	Sans objet
OMAN (GOLF)	15 000 USD	OUI
PAKISTAN	À déterminer	Sans objet
QATAR (GOLF)	20 000 USD	OUI
SALVADOR	10 000 USD	Sans objet
SINGAPOUR	10 000 SGD	OUI
THAÏLANDE	Montant en risque	Sans objet
TUNISIE	50 000 TND	OUI
TURQUIE	25 000 USD	Sans objet
VENEZUELA	10 000 USD	OUI

** **Inde uniquement :** le Modèle mondial des Associés CASS ne s’applique pas en raison d’un environnement commercial particulier.*

RÉSOLUTION 851

Annexe 'D5' Exigences relatives aux associés du CASS domestique

□ Exigences pour les Associés CASS de Mexique CASS Domestique

Conditions d'inscription des transitaires au CASS Domestique: Mexique

1. LICENCE D'EXPLOITATION

CONDITIONS D'ENREGISTREMENT

1.1 Personnes physiques : Copie de l'avis favorable du SAT, copie du RFC délivré par le SAT et copie de la dernière déclaration fiscale annuelle.

1.2 Personnes morales : Copie de l'avis favorable du SAT, copie du RFC délivré par le SAT et copie de la dernière déclaration fiscale annuelle.

2. RECOMMANDATION DE LA COMPAGNIE AÉRIENNE PARTICIPANT AU CASS DOMESTIQUE

2.1 Pour les nouveaux candidats, une (1) recommandation de l'une des compagnies aériennes nationales participant au CASS Domestique est requise.

2.2 Les intermédiaires déjà inscrits auprès de l'IATA et les autres transitaires participant en tant qu'associés au CASS Export peuvent participer au CASS Domestique, sous réserve des critères suivants.

3. EXIGENCES FINANCIÈRES

3.1 Particuliers – Veuillez fournir une copie de vos relevés bancaires des 3 derniers mois, indiquant un solde mensuel moyen de 200 000 MXN.

3.2 Personnes morales – Veuillez fournir des états financiers certifiés attestant d'un fonds de roulement équivalent à 10 000 USD et d'une valeur nette corporelle minimale équivalente à 15 000 USD. Veuillez également fournir une copie de vos relevés bancaires des 3 derniers mois, indiquant un solde mensuel moyen de 400 000 MXN.

3.3 Les candidats doivent fournir leurs coordonnées bancaires pour tout paiement de solde négatif dû à l'agence.

4. ÉTATS FINANCIERS

4.1 Les états financiers ne seront exigés que si l'agent national ne dispose pas d'une garantie financière auprès de l'IATA.

4.1.1 Dans ce cas, des états financiers sont exigés pour les personnes physiques et morales.

4.1.2 L'agent domestique doit fournir des états financiers certifiés, établis conformément aux pratiques comptables courantes, datant de moins de 6 mois. Les états financiers doivent être signés par le directeur général de l'entreprise. Une copie de la licence professionnelle du comptable ayant établi les états financiers est également requise.

4.2 Les états financiers doivent être évalués et jugés satisfaisants conformément aux normes financières suivantes :

Fonds de roulement positif;

Ratio de trésorerie positif;

Bénéfice net positif;

Les comptes doivent refléter un bénéfice avant impôts de l'agent à la fin de l'exercice.

5. GARANTIE FINANCIÈRE

5.1 Les nouveaux candidats souhaitant participer au programme CASS domestique doivent fournir une garantie financière à compter de janvier 2026, pour une période de 24 mois.

5.2 La valeur de la garantie financière doit être d'au moins 50 000 MXN ou l'équivalent du chiffre d'affaires quotidien moyen de l'agent domestique sur 30 jours au cours des 12 derniers mois, le montant le plus élevé étant retenu. La valeur de la garantie financière sera ajustée périodiquement en fonction du volume de ventes de l'agent national dans le cadre du programme CASS domestique.

5.3 Si un agent domestique cumule deux irrégularités de paiement dans le cadre du programme CASS domestique, présente un bilan financier insatisfaisant ou est déclaré en défaut, il devra fournir une garantie financière pour poursuivre ses activités dans le cadre du programme CASS domestique.

5.4 Les garanties financières seront conservées par l'IATA pendant 24 mois, après quoi elles seront restituées à l'agent domestique n'ayant enregistré aucune irrégularité de paiement dans le cadre du programme CASS domestique au cours des 24 mois précédents.

6. PERSONNEL

6.1 L'agent national doit fournir une liste du personnel en charge des opérations du CASS domestique et les coordonnées de chacun des utilisateurs qui accéderont au portail client IATA et à l'outil CASSLink.

7. FORMATION

7.1 Les certificats de formation ne sont pas requis pour les agents opérant dans le cadre du CASS domestique.

8. MODIFICATIONS

8.1 Les agents nationaux sont tenus de signaler toute modification de leurs coordonnées, de la raison sociale de leur entreprise, de leur forme juridique, de leur propriétaire, de leur adresse, de leur compte bancaire ou toute modification différente des données fournies lors de leur demande d'enregistrement initiale en tant qu'agent domestique.

9. CALENDRIER CASS ET DÉLAI DE GRÂCE

9.1 Les agents domestiques doivent se conformer aux procédures de déclaration et de versement de la Résolution 801r, Section 2, et adhérer au calendrier CASS domestique publié par l'IATA.

9.2 Les périodes de vente sont de 7 jours calendaires. Le versement des rapports de vente sur 7 jours est effectué 15 jours après la clôture de la période de vente. Si la date de versement tombe un week-end ou un jour férié, elle sera reportée au jour ouvrable suivant.

9.3 Le calendrier CASS ddomestique prévoit un délai de grâce de paiement de deux jours ouvrables après la date de versement. Tout versement effectué après la date de versement, mais dans le délai de grâce, sera considéré comme une irrégularité enregistrée à l'encontre de l'agence.

9.4 En cas de non-réception du paiement dans les trois jours suivant la date de versement, l'agent ddomestique sera déclaré en défaut et suspendu de ses activités via le CASS national.

9.5 Un agent ddomestique déclaré en défaut dans le cadre du CASS domestique et exerçant également ses activités dans le cadre du CASS Export sera également déclaré en défaut dans le cadre des opérations CASS Export.

10. LISTE DE PRIX

Type de processus	Type de prestation	Siege	Succursale	Monnaie
Nouveau candidat	Frais de dossier	100.00	50.00	USD
Frais annuels*	Cotisation annuelle	100.00	50.00	USD

** Les frais annuels seront facturés à partir de novembre 2026.*

Exigences pour les Associés CASS de Chine CASS Domestique

1. CRITÈRES OPÉRATIONNELS

PERMIS D'AFFAIRES

Les licences officielles appropriées sont délivrées par l'Autorité d'administration de l'industrie et du commerce.

RECOMMANDATION DE COMPAGNIE AÉRIENNE CASS

1 (une) recommandation de compagnie aérienne CASS est requise pour les nouveaux candidats.

2. CRITÈRES FINANCIERS

CAPITAL MINIMAL

Un Associé CASS de Chine doit disposer d'un capital enregistré de 300 000 CNY minimum.

ÉTATS FINANCIERS

Un candidat fournira un état financier vérifié préparé selon les pratiques comptables standard. L'état reflétera la situation financière de l'Associé CASS pour les 12 mois précédant la date de présentation. Ces états financiers seront évalués et déclarés satisfaisants conformément aux normes financières. L'analyse du ratio financier s'effectue selon les critères suivants :

a) Bénéfice net positif – Tous les comptes devraient montrer que l'Agent a généré un bénéfice avant impôts à la fin d'une période comptable;

b) Ratio actuel – Actif à court terme divisé par le passif à court terme ≥ 130%;

c) Ratio de liquidité – (Actif à court terme–stocks) divisé par le passif à court terme ≥ 100%;

d) Ratio de liquidités – Encaisse et montant en banque divisés par le passif à court terme ≥ 30%;

e) Ratio de l'actif et du passif – Passif total divisé par l'actif total ≤ 65%; et

f) État de la trésorerie – doit aussi être jugé satisfaisant.

Les Associés CASS nationaux de Chine peuvent être exemptés d'évaluation financière, en conséquence de quoi le montant de sa garantie financière sera calculé selon les règles énumérées ci-dessous.

GARANTIE FINANCIÈRE

Chaque lieu approuvé des Associés CASS nationaux de Chine doit fournir une garantie financière.

La garantie financière doit être d'un montant minimal de 100 000 CNY ou

a) 20 jours de chiffre d'affaires quotidien moyen au cours des 12 derniers mois, si le résultat de l'évaluation financière la plus récente de l'agent est « Satisfaisant »;
b) 29 jours de chiffre d'affaires quotidien moyen au cours des 12 derniers mois, si le résultat de l'évaluation financière la plus récente de l'agent est « Non satisfaisant » ou en cas de non soumission d'une évaluation financière, selon celui qui est le plus élevé.

LISTE DE PRIX

Type de processus	Service	HO	BR	Devise
NOUVEAU	Frais de demande d'accréditation	1,500	1,500	CNY
Cotisation annuelle	Cotisation annuelle	1,500	1,500	CNY

Note: *Les autres tarifs (le cas échéant) s'alignent avec le modèle global des Associés CASS.*

RÉSOLUTION 851

Annexe ‘E’

DEMANDE DE PARTICIPATION ET D'AGRÉMENT
devant être remplie par une compagnie aérienne non membre de l'IATA

△ DEST. :
Administrateur des agences IATA
Paseo de la Castellana, 95, 28046 Madrid
Espagne

1. Nom du candidat : .....
   Adresse : .....
   .....
2. La compagnie aérienne maintient une provision de ses lettres de transport aérien chez les agents de fret de l'IATA de *(pays)*.
3. La compagnie aérienne reconnaît avoir reçu **entre autres** des exemplaires des documents et des Résolutions de l'IATA énumérés ci-dessous dont elle a besoin, avec une explication de leur contenu :
   - — Résolution 600a de l'IATA, Lettre de transport aérien;
   - — Résolution 851 de l'IATA, Système de règlement des comptes de fret;
   - — Annexe A de la Résolution 851 de l'IATA, Manuel des spécifications techniques du CASS;
   - — Manuel des dispositions régissant les services ISS — Fret;
   - — Manuel de service à la clientèle locale — CASS (Export);
   - — Résolution 801r de l'IATA (ou Résolution 801re pour des pays d'EACP), Procédures concernant les états de ventes et les paiements, Section 2;
   - — Règles d'administration des agences de fret; Résolution ..., Section .... et Résolution .... ;
   - — Résolution 821 de l'IATA, Code numérique des agents de fret;
   - — Résolution 893 de l'IATA, Divulgation de la position adoptée par un membre à une réunion de l'IATA;
   - — Résolution 833 de l'IATA, Expéditions prêtes au transport.
4. La compagnie aérienne demande par la présente à participer au CASS-(pays) (ci-après appelé le « CASS ») aux conditions suivantes :

4.1 La compagnie aérienne autorise l'Administrateur des agences à aviser le Bureau de règlement que le nom de la compagnie aérienne doit être ajouté à la liste des compagnies aériennes CASS dans l’outil CASS.

4.2 La compagnie aérienne devient un participant à la facturation à compter de la date où elle devient partie à l'Entente avec le Bureau de règlement, conformément aux dispositions de cette Entente.

4.3 À moins qu'il n'en soit stipulé autrement dans les sous-paragraphes de la présente entente, la compagnie aérienne est liée par les mêmes conditions et obligations que les autres compagnies aériennes CASS. Elle doit se conformer et est assujettie aux dispositions des documents énumérés à l'article 3, ainsi qu'aux ajouts, suppressions et amendements apportés par la suite, comme si elle était membre de l'IATA et partie aux Résolutions ou aux sections des Résolutions contenues dans ces documents.

4.4 Montant déterminé pour le pays par la direction d'ISS en collaboration avec C-CMG.

4.5 Les conditions de participation de la compagnie aérienne au CASS peuvent être amendées à l'occasion par la Conférence des agences de fret sur préavis écrit raisonnable à la compagnie aérienne avant l'entrée en vigueur de l'amendement.

4.6 La participation de la compagnie aérienne au CASS se poursuit jusqu'à ce que :

4.6.1 La compagnie aérienne donne (par l'entremise de l'Administrateur des agences) un préavis écrit de 13 mois civils au Bureau de règlement l'informant de son retrait de l'Entente générale avec le Bureau de règlement, et ce préavis devient effectif conformément aux dispositions de ladite Entente; ou

△ 4.6.2 L'Administrateur des agences, qui agit pour le compte d'au moins les deux tiers des membres de l'IATA participant au CASS-*(pays)*, a donné à la compagnie aérienne un préavis écrit de trois mois civils l'informant de la fin de sa participation au CASS-*(pays)*. Advenant que l'Administrateur des agences donne un tel préavis, il avise par la même occasion le Bureau de règlement que la compagnie aérienne ne participe plus à l'Entente générale avec le Bureau de règlement; la compagnie aérienne cesse alors d'être partie à l'entente trois mois civils à partir de la date dudit avis.

5. La GSSA s'engage à exonérer l'IATA, ses dirigeants et ses employés de toute responsabilité (frais juridiques y compris) pour les mesures prises ou omises involontairement dans l'accomplissement de leurs fonctions relativement au CASS en vertu de la section 2 de la Résolution 801r (ou Résolution 801re pour des pays d'EACP) ainsi que de la Résolution 851 et de son annexe.

6. Cette demande peut être acceptée et devient alors un contrat liant les parties, une fois l'exemplaire en double ci-joint contresigné par l'Administrateur des agences et retourné à la compagnie aérienne à l'adresse indiquée plus haut.

Section devant être remplie par la compagnie aérienne :

Signature : .....

Nom : .....

Titre : .....

Date : .....

Accepté par l'Administrateur des agences pour le Système de règlement des comptes de fret de l'IATA et en son nom

Signature : .....

Nom : .....

Titre : .....

Date : .....

La compagnie aérienne doit joindre un exemplaire de son horaire actuel à la présente formule de demande de participation et d'agrément.

Note: *Le présent document doit être signé au siège social de la Compagnie aérienne par le Président, le Président-directeur général, le Directeur financier, le Directeur général, ou tout autre représentant dûment autorisé comme l'attestent les documents constitutionnels de l'entreprise, une résolution ou un mandat de procuration.*

RÉSOLUTION 851

Annexe ‘F’

DEMANDE DE PARTICIPATION ET D'AGRÉMENT
devant être remplie par un agent général de ventes et services (GSSA)

△ DEST. :
Administrateur des agences IATA
Paseo de la Castellana, 95, 28046 Madrid
Espagne

1. Nom du candidat : .....
   Adresse : .....
   .....

2. Le GSSA représente les compagnies aériennes qui maintiennent une provision de leurs lettres de transport aérien chez les agents de *(pays)*. La liste des compagnies aériennes ainsi représentées est fournie à l’outil CASS.

2.1 Le GSSA peut à l'occasion aviser l'Administrateur des agences que le nom d'une compagnie aérienne doit être ajouté à la liste figurant à l’outil CASS ou en être retirée, en envoyant la « Formule d'autorisation » *(ci-jointe)*.

3. Le GSSA reconnaît avoir reçu entre autres des exemplaires des documents et des Résolutions de l'IATA énumérés ci-dessous dont elle a besoin, avec une explication de leur contenu :

   — Résolution 600a de l'IATA, Lettre de transport aérien;
   — Résolution 851 de l'IATA, Système de règlement des comptes de fret;
   — Annexe A de la Résolution 851 de l'IATA, Manuel des spécifications techniques du CASS;
   — Résolution 801r de l'IATA (ou Résolution 801re pour des pays d'EACP), Procédures concernant les états de ventes et les paiements, Section 2;
   — Règles d'administration des agences de fret de l'IATA; Résolution ...., Section .... et Résolution ....;
   — Résolution 821 de l'IATA, Code numérique des agents de fret;
   — Résolution 833 de l'IATA, Expéditions prêtes au transport;
   — Manuel des dispositions régissant les services ISS — Fret;
   — Manuel de service à la clientèle locale — CASS (Export).

4. Le GSSA demande par la présente à participer au CASS-*(pays)* (ci-après appelé le « CASS ») aux conditions suivantes :

4.1 Le GSSA autorise l'Administrateur des agences à aviser le Bureau de règlement que le nom de la compagnie aérienne doit être ajouté à la liste des compagnies aériennes à l’outil CASS.

4.2 Le GSSA devient un participant à la facturation à compter de la date où elle devient partie à l'Entente avec le Bureau de règlement, conformément aux dispositions de cette Entente.

4.3 À moins qu'il n'en soit stipulé autrement en 4.6.3, le GSSA se conforme à la marche à suivre énoncée dans les Résolutions pertinentes et leurs annexes ainsi que dans les manuels CASS comme s'il était une « compagnie aérienne » générale et à titre de « participant à la facturation », et il est de ce fait assujetti aux mêmes conditions et obligations que les autres transporteurs, en particulier celles qui suivent.

4.3.1 Le GSSA doit se conformer et est assujetti aux dispositions des documents indiqués au paragraphe 3, ainsi qu'aux ajouts, suppressions et amendements apportés par la suite, comme s'il était un transporteur membre de l'IATA et partie aux Résolutions ou aux sections des Résolutions contenues dans ces documents.

4.3.2 Si une compagnie aérienne représentée par le GSSA auprès du CASS est suspendue de celui-ci pour une raison quelconque, les transactions traitées par le GSAA pour le compte de cette compagnie aérienne seront assujetties aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent à la compagnie aérienne;

4.4 Montant déterminé pour le pays par la direction d'ISS en collaboration avec C-CMG.

4.5 Les conditions de participation du GSSA au CASS peuvent être amendées à l'occasion par la Conférence des agences de fret sur préavis écrit raisonnable au GSSA avant l'entrée en vigueur de l'amendement.

4.6 La participation du GSSA au CASS cesse :

4.6.1 Seulement si le GSSA donne (par l'entremise de l'Administrateur des agences) un préavis écrit de 13 mois civils au Bureau de règlement l'informant de son retrait de l'Entente générale avec le Bureau de règlement et que ce préavis devient effectif conformément aux dispositions de ladite Entente; ou

4.6.2 Seulement si le ou les membres désignant le GSSA avisent l'Administrateur des agences, conformément à la Résolution 871 et au moyen d'un préavis écrit d'au moins trois mois civils, qu'ils mettent fin fin à la désignation du GSSA;

△ 4.6.3 L'Administrateur des agences, qui agit pour le compte d'au moins les deux tiers des membres de l'IATA participant au CASS-(pays), donne au GSSA un préavis écrit de trois mois civils l'informant que sa participation au CASS prend fin. Advenant que l'Administrateur des agences donne un tel préavis, il avise par la même occasion le Bureau de règlement que le GSSA ne participe plus à l'Entente avec le Bureau de règlement; le GSSA cesse alors d'être partie à l'entente trois mois civils à partir de la date dudit avis.

5. La GSSA s'engage à exonérer l'IATA, ses dirigeants et ses employés de toute responsabilité (frais juridiques y compris) pour les mesures prises ou omises involontairement dans l'accomplissement de leurs fonctions relativement au CASS en vertu de la section 2 de la Résolution 801r (ou Résolution 801re pour des pays d'EACP) ainsi que de la Résolution 851 et de son annexe.

6. Cette demande peut être acceptée et devient alors un contrat liant les parties, une fois l'exemplaire en double ci-joint contresigné par l'Administrateur des agences et retourné à la compagnie aérienne à l'adresse indiquée plus haut.

Section devant être remplie par le GSSA :

Signature : .....

Nom : .....

Titre : .....

Date : .....

Accepté par l'Administrateur des agences pour le Système de règlement des comptes de fret de l'IATA et en son nom

Signature : .....

Nom : .....

Titre : .....

Date : .....

Note: *Le présent document doit être signé au siège social du GSSA par le Président, le Président-directeur général, le Directeur financier, le Directeur général, ou tout autre représentant dûment autorisé comme l'attestent les documents constitutionnels de l'entreprise, une résolution ou un mandat de procuration.*

RÉSOLUTION 851

Annexe 'G'

FORMULE D'AUTORISATION
devant être remplie par une compagnie aérienne membre de l'IATA

DÉCLARATION DU TRANSPORTEUR PRINCIPAL*
POUR LE GSSA AGISSANT POUR SON COMPTE À TITRE
DE PARTICIPANT AU CASS-(pays)

△ DEST. :
Administrateur des agences
IATA
Paseo de la Castellana, 95, 28046 Madrid
Espagne

Nom de la compagnie aérienne : .....

Adresse : .....

.....

a) autorise par la présente **(nom du GSSA candidat)** à agir en son nom pour percevoir et payer tous les montants réglés par l'entremise du Système de règlement des comptes de fret de *(pays)* pour lesquels le GSSA ci-dessus demande à être un participant à la facturation;

b) confirme que, conformément à la Résolution 871, paragraphe 8, elle :

   i) a communiqué à l'Administrateur des agences le nom et l'adresse du GSSA, la date d'entrée en vigueur de la désignation et le territoire du GSSA;

   ii) informera l'Administrateur des agences de tous changements subséquents à la désignation ayant des répercussions sur l'information initialement communiquée.

Signature : .....

Nom (en majuscules) : .....

Titre : .....

Date : .....

Note: *Le présent document doit être signé au siège social du GSSA par le Président, le Président-directeur général, le Directeur financier, le Directeur général, ou tout autre représentant dûment autorisé comme l'attestent les documents constitutionnels de l'entreprise, une résolution ou un mandat de procuration.*

* Une autorisation distincte doit être fournie pour chaque compagnie aérienne représentée par le GSSA.

FORMULE D'AUTORISATION
devant être remplie par une compagnie aérienne non membre de l'IATA

DÉCLARATION DU TRANSPORTEUR PRINCIPAL*
POUR LE GSSA AGISSANT POUR SON COMPTE À TITRE DE PARTICIPANT AU CASS-(pays)

△ DEST. :
Administrateur des agences
Association du transport aérien international
800, Place Victoria
C. P. 113
Montréal (Québec) H4Z 1M1
Canada

Nom de la compagnie aérienne : .....

Adresse : .....

.....

a) autorise par la présente **(nom du GSSA candidat)** à agir en son nom pour percevoir et payer tous les montants réglés par l'entremise du Système de règlement des comptes de fret de *(pays)* pour lesquels le GSSA ci-dessus demande à être un participant à la facturation;

b) confirme que si elle met un terme à la désignation du GSSA chargé d'agir en son nom, elle remettra à la direction de l'ISS (par l'entremise de l'Administrateur des agences) un préavis écrit d'au moins trois mois civils avant la date à laquelle la désignation prend fin.

Signature : .....

Nom (en majuscules) : .....

Titre : .....

Date : .....

Note: *Le présent document doit être signé au siège social du GSSA par le Président, le Président-directeur général, le Directeur financier, le Directeur général, ou tout autre représentant dûment autorisé comme l'attestent les documents constitutionnels de l'entreprise, une résolution ou un mandat de procuration.*

* Une autorisation distincte doit être fournie pour chaque compagnie aérienne représentée par le GSSA.

RÉSOLUTION 851

Annexe 'H'

Annulé

RÉSOLUTION 851f

GROUPES DE TRAVAIL EN LIEN AVEC LES AGENTS

Annulé

RÉSOLUTION 853

SYSTÈME DE RÈGLEMENT DES COMPTES FRET — CASS-IMPORT & REDEVANCES D'AÉROGARE

CAC1(MV C114, CAC/51)853 (except USA) (amended)
CAC2(MV C114, CAC/51)853 (amended)
CAC3(MV C114, CAC/51)853 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: B

NOTE: Au CAC 37, le changement de nom pour cette résolution de l'importation à l'importation CASS CASS et les frais terminaux a été adoptée, mais le JC EACP n'a pas approuvé le changement. Pour la zone EACP s'il vous plaît remplacer l'importation CASS où l'importation à long terme et les frais CASS Terminal apparaît dans la présente résolution.

ATTENDU que l'Assemblée générale annuelle de l'IATA de 1998 a convenu la restructuration des systèmes de règlement industriel de l'IATA et a approuvé que l'IATA soit responsable devant le Conseil des gouverneurs de l'IATA de la gestion et du fonctionnement efficace des activités de cette entreprise, et qu'elle a autorisé à cette fin des modifications au niveau de la gestion et du fonctionnement des Systèmes de règlement industriel de l'IATA (ci-après désignés par « ISS »), et

ATTENDU que il est par conséquent nécessaire de reconnaître la responsabilité des IATA pour ce qui est de toutes les fonctions liées à l'administration et au fonctionnement des ISS, à savoir :

- Budgets ISS (coûts et rentrées)
- Personnel ISS
- Contrats ISS (ententes de service) avec autorisation de signature
- Gestion et administration des bureaux ISS.

et afin de reconnaître par ailleurs le fait que les questions touchant à l'ISS seront supervisées par le Conseil des gouverneurs de l'IATA,

ATTENDU que la direction de l'ISS s'alignera sur le Manuel des modalités de service des systèmes de règlement de l'IATA, le Manuel des spécifications techniques CASS et le Manuel de service à la clientèle locale, qui traitent de la prestation des services dans les CASS en activité;

ATTENDU que la Conférence des agences de fret (ci-après désignée la ‹ Conférence ›) est en charge et responsable du Programme des agences de fret de l'IATA, notamment des relations entre les compagnies aériennes et les agents, et

ATTENDU que les Systèmes de règlement des comptes de fret (CASS) ont été mis sur pied,

Il est par la présente RÉSOLU que,

1. CONFÉRENCE DES AGENCES DE FRET

1.1 a Conférence est chargée, entre autres, d'établir les normes techniques des CASS en parallèle avec les modifications correspondantes apportées aux imprimés standard qui sont utilisés pour les activités CASS. Elles sont publiées dans le Manuel des spécifications techniques CASS, Annexe A, qui en fait partie intégrante;

1.2 Les modifications apportées au Manuel des spécifications techniques CASS sont sous réserve de l'approbation de la Conférence; si toutefois le CPG vient à recommander que des mesures soient convenues entre les Conférences relativement à une ou des modifications en particulier, la direction de l'ISS communique par écrit la ou les modifications proposées à tous les membres. En l'absence de contestation de la part d'un membre dans les 45 jours suivant la publication de la ou des modifications, celles-ci sont jugées avoir été acceptées et le Manuel des spécifications techniques CASS est modifié en conséquence. Advenant une contestation, les motifs sont fournis par écrit et la modification contestée est réexaminée à la prochaine réunion du CPG en vue de régler le différend. Si ce dernier persiste, la Conférence est saisie de la question afin de prendre des mesures définitives.

1.3 La Conférence met en place le CASS-Import et Redevances d'Aérogare pour la perception efficace des frais convenus pour les envois entrants et sortants.

2. ÈTUDE DE FAISABILITÈ — MISE PLACE D'UN CASS

Le siège social d'un membre ou groupe de membres peut demander à la direction de l'ISS d'entreprendre une étude de faisabilité relativement à la mise en place d'un CASS.

3. PARTICIPATION DES MEMBRES

3.1 La participation des membres de l'IATA à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare est volontaire. Les membres de l'IATA peuvent faire partie d'un CASS-Import et Redevances d'Aérogare dès sa mise sur pied ou par la suite en payant les droits d'adhésion applicables fixés par la direction de l'ISS;

3.2 La participation à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare est fonction de la faculté qu'a un membre de continuer à payer les droits appropriés pour les services qui lui ont été fournis dans le cadre du fonctionnement du CASS-Import et Redevances d'Aérogare;

3.3 La participation d'un membre est fonction de la faculté qu'il a de continuer à remplir les critères financiers établis par la Conférence, le cas échéant;

3.4 En se joignant à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare, un membre doit passer avec l'IATA une entente d'exonération de responsabilité comme cela est prescrit à l'Annexe C de la présente Résolution. S'il existe déjà une telle entente dûment signée, les changements spécifiés dans l'Annexe C sont réputés y être incorporés;

3.5 Une fois qu'un membre s'est joint à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare, il devient automatiquement un participant à la facturation telle que définie dans la Résolution 823 ‹ Définitions des termes utilisés dans les Résolutions relatives aux agences de fret ›.

3.6 l'IATA ne doit pas considérer qu'il est interdit de faire affaire avec le Membre ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables;

3.7 un Membre doit avoir la capacité de fournir à l'IATA les données nécessaires pour se conformer aux exigences légales et réglementaires applicables, y compris la documentation démontrant l'identité de la ou des lettres de transport aérien représentées par une transaction individuelle, y compris les contreparties à cette transaction;

3.8 un Membre doit avoir la possibilité d'empêcher toute transaction qui ne concerne pas l'émission de lettres de transport aérien, ou qui n'est pas émise par le Membre concerné, d'être soumise au CASS.

4. PARTICIPATION DES RÉCEPTIONNAIRES

4.1 Si un CASS-Import et Redevances d'Aérogare a été adopté pour un pays ou une région donnés, l'Administrateur des agences proposera de conclure une entente avec chaque entité commerciale (autre qu'un transporteur aérien) s'occupant du traitement des envois de fret aérien dans la région en question, qui :

4.1.1 Agit régulièrement et systématiquement, de par son métier et contre rétribution, comme agent pour les destinataires ou les expéditeurs désignés sur les lettres de transport aérien ou comme agent pour des personnes nommées sur l'endos des lettres de transport aérien comme étant celles qu'il faut aviser au moment de la livraison ou comme destinataires pour la douane;

4.1.2 Dans le cadre habituel de ses fonctions, procède ou voit à l'assemblage et au regroupement de biens ou encore procède ou voit à la rupture de charge et à la répartition des activités relatives aux envois groupés, s'occupe d'organiser le transport aérien international de biens entre le point de réception et celui de destination, et a recours aux services d'une compagnie aérienne pour une partie ou la totalité de ce transport;

4.2 Un candidat au statut de réceptionnaire CASS doit signer le contrat faisant l'objet de l'Annexe D de la présente Résolution.

4.3 L'Administrateur des agences passe le contrat au nom des compagnies de livraisons participant à ce CASS-Import et Redevances d'Aérogare puis attribue au candidat un code de réceptionnaire CASS;

4.4 ces intermédiaires qui signent le contrat deviennent les bénéficiaires en vertu des frais d'importation et de terminaux CASS à compter de la date indiquée dans le contrat et devront, à compter de cette date, remettre les sommes d'argent dues en raison des frais d'Importation et de terminaux CASS aux compagnies prestataires ainsi qu'aux autres Membres, conformément aux exigences du Manuel du client relatif au frais d'importation et de terminaux CASS.

4.5 l'IATA ne doit pas considérer qu'il est interdit de faire affaire avec un Bénéficiaire CASS ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables;

5. PARTICIPATION DE COMPAGNIES AÉRIENNES NON MEMBRES DE L'IATA

5.1 Une compagnie aérienne non membre de l'IATA (compagnie aérienne), qui fournit ses propres lettres de transport aérien aux agents, peut demander à participer à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare en présentant à l'Administrateur des agences une Demande de participation et d'agrément dans laquelle elle accepte, entre autres, d'être liée par les Résolutions des agences de fret applicables. La Demande telle que prescrite se trouve à l'Annexe E de la présente Résolution;

5.2 Une fois la demande acceptée par l'Administrateur des agences, la compagnie aérienne convient de :

5.2.1 Payer les frais d'adhésion applicables établis par la direction de l'ISS;

5.2.2 Participer à la gestion et aux autres frais du CASS-Import et Redevances d'Aérogare en question, tels que fixés par la direction de l'ISS;

5.2.3 Remplir les critères financiers établis par la Conférence, le cas échéant;

5.3 La participation à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare est fonction de la faculté qu'a la compagnie aérienne de continuer à payer les frais appropriés pour les services qui lui ont été fournis dans le cadre du fonctionnement du CASS-Import et Redevances d'Aérogare;

5.4 En se joignant à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare, une compagnie aérienne doit passer avec l'IATA une entente d'exonération de responsabilité comme cela est prescrit à l'Annexe C de la présente Résolution;

5.5 Une fois qu'une compagnie aérienne non-membre de IATA s'est jointe à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare, elle devient automatiquement un participant à la facturation telle que définie dans la Résolution 823 ‹ Définitions des termes utilisés dans les Résolutions relatives aux agences de fret ›.

5.6 l'IATA ne doit pas considerer qu'il est interdit de faire affaire avec le transporteur non IATA ou GSSA que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables;

5.7 un transporteur non IATA doit avoir la capacité de fournir à l'IATA les données nécessaires pour se conformer aux exigences légales et réglementaires applicables, y compris la documentation démontrant l'identité de la ou des lettres de transport aérien représentées par une transaction individuelle, y compris les contreparties à cette transaction;

5.8 un transporteur non IATA doit avoir la possibilité d'empêcher toute transaction qui ne concerne pas l'émission de lettres de transport aérien, ou qui n'est pas émise par le transporteur non IATA concerné, d'être soumise au CASS.

6. PARTICIPATION DES AGENTS D'ASSISTANCE EN ESCALE (GHA)

Pour les besoins du présent article, l'appellation ‹ agent d'assistance en escale › désigne toute personne nommée par une ou plusieurs compagnies aériennes pour s'occuper de la manutention, de l'entreposage et de la préparation du fret devant être récupérer par le destinataire ou après la livraison par l'expéditeur et des autres activités liées au fret entrant dans, ou sortant de, la zone couverte par le CASS;

6.1 Un GHA peut demander de participer à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare en présentant à l'Administrateur des Agences une demande de participation et d'agrément. En vertu notamment de cette Demande, telle que prescrite à l'Annexe F de la présente Résolution, le candidat est tenu de se conformer aux Résolutions des conférences sur les procédures de fret;

6.2 Une fois sa candidature acceptée par l'Administrateur des agences, le GHA convient de :

6.2.1 Payer les frais d'adhésion applicables établis par la direction de l'ISS;

6.2.2 Contribuer à la gestion et aux autres coûts du CASS-Import et Redevances d'Aérogare, tels que fixés par la direction de l'ISS;

6.2.3 Remplir les critères financiers établis par la Conférence, le cas échéant;

6.3 La participation à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare est fonction de la faculté qu'a le GHA de continuer à payer les frais appropriés pour les services qui lui ont été fournis dans le cadre du fonctionnement du CASS-Import;

6.4 En adhérant à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare, un GHA doit passer avec l'IATA une entente d'exonération de responsabilité telle que prescrite à l'Annexe C de la présente Résolution;

6.5 Une fois qu'un GHA s'est joint à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare, il devient automatiquement un participant à la facturation telle que défini dans la Résolution 823 ‹ Définitions des termes utilisés dans les Résolutions relatives aux agences de fret ›.

6.6 l'IATA ne doit pas considérer qu'il est interdit de faire affaire avec le GHA ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables.

7. COMPAGNIE DE LIVRAISON CASS

Conformément aux articles 3, 5 et 6 de la présente Résolution, l'appellation ‹ Compagnie de livraison CASS › désigne un membre, une compagnie aérienne ou un agent d'assistance en escale qui participe à un CASS-Import et Redevances d'Aérogare en particulier.

8. MANUEL DES MODALITÉS DE SERVICE DES SYSTÈMES DE RÈGLEMENT DE L'IATA

La direction de l'ISS, de concert avec le C-CMG, prépare un Manuel des modalités de service des systèmes de règlement de l'IATA renfermant les conditions et le code de conduite visant les opérations CASS dans toutes les régions. Le C-CMG est responsable du contenu du Manuel, qui doit toutefois être toujours conforme aux Résolutions applicables de l'IATA.

9. MANUEL DE SERVICE À LA CLIENTÈLE LOCALE - CASS-IMPORT & REDEVANCES D'AÉROGARE

Dès lors que des Frais d'importation et de terminaux CASS ont été mis en œuvre, la Direction de l'ISS produira un manuel local des services à la clientèle, contenant les modalités, les conditions et les codes de conduite généraux et locaux du fonctionnement local du CASS. La Conférence des agences de fret a le pouvoir concernant les contenus de ce manuel au Conseil Consultatif Local (LCC) avec l'aval du C-CMG. Le contenu du présent Manuel sera conforme aux Résolutions applicables de l'IATA et aux règles de participation approuvées par le C-CMG, et est décrit dans l'Annexe « H ».

10. CESSATION VOLONTAIRE

Les Companies de Livraison peut se retirer d'un CASS-Import et Redevances d'Aérogare sur préavis écrit d'au moins trois mois et doit assumer sa part des frais jusqu'à la fin de la période de préavis.

11. SUSPENSION DES ACTIVITÉS D'UNE COMPAGNIE DE LIVRAISON

11.1 Motifs de suspension

Si une compagnie de livraison participant à un CASS cesse ses activités, pour des raisons financières ou autres, ou si elle fait l'objet de procédures officielles de faillite ou de restructuration, ou si l'IATA considère qu'il est interdit de faire affaire avec la Compagnie de livraison ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables ou si la Compagnie de livraison ne se conforme pas à toute demande de l'IATA pour la documentation requise pour confirmer la même chose; la direction de l'ISS informe immédiatement tous les participants du CASS de la date à laquelle prend effet ladite suspension d'activités.

11.2 Mesures prise par la direction de l'ISS

Si une compagnie de livraison cesse ses activités, la direction de l'ISS continue de percevoir les sommes dues

à cette compagnie de livraison conformément aux procédures internes de règlement.

11.3 Droit de Compensation

Lorsqu'une compagnie aérienne est suspendue du CASS, la direction de l'ISS a le droit de déduire toute dette ou réclamation due par cette compagnie aérienne au CASS relativement à un règlement CASS, notamment tout montant dû par la compagnie aérienne à l'IATA pour couvrir les frais de traitement et la gestion CASS, des sommes qui sont détenues ou dues par l'IATA ou une de ses divisions et payables à cette compagnie aérienne.

12. REMISE DES ÉTATS DE VENTES

Tel que décrit dans le Manuel des services à la clientèle locaux relatif au CASS-ITC.

13. FACTURATION

Tel que décrit dans le Manuel des services à la clientèle locaux relatif au CASS-ITC.

14. PAIEMENTS

Tel que décrit dans le Manuel des services à la clientèle locaux relatif au CASS-ITC.

15. AVIS D'IRRÉGULARITÉ

Tel que décrit dans le Manuel des services à la clientèle locaux relatif au CASS-ITC

16. SUSPENSION DU CASS

Conformément aux dispositions des paragraphes 3, 5, 6 et 7 de la Résolution 853, une Société de fourniture peut être suspendue du CASS si elle ne se conforme pas aux conditions et obligations de participation.

17. CLÔTURE D'UNE OPÉRATION CASS

S'il venait à s'avérer nécessaire, pour quelque raison que ce soit, d'envisager la clôture d'une opération CASS, la direction d'ISS consultera les compagnies aériennes CASS. En cas de clôture, la direction d'ISS adressera normalement un préavis d'au moins 12 mois aux compagnies aériennes. Tous les frais associés à la clôture, engagés pendant la période de préavis et/ou survenant après la clôture, seront répartis entre les compagnies CASS, conformément à la formule tarifaire de l'ISS.

18. CONDITION

Annexes

Annexe A : correspond au Manuel des spécifications techniques CASS, qui est publié séparément

Annexe A: Laissé en blanc intentionnellement

Annexe B : Groupe consultatif local sur la clientèle — Fret, Règles et procédures

Annexe C : Exonération de responsabilité

Annexe C1 : Exonération de responsabilité du GSSA

Annexe D : Contrat d'réceptionnaire

Annexe E : Demande de participation et d'agrément — Compagnie aérienne non membre de l'IATA

Annexe F : Demande de participation et d'agrément des Agens d'assistance en Escale (GHA)

Annexe G : Contenu du Manuel de service à la clientèle locale CASS (Import/Export)

RÉSOLUTION 853

Annexe 'B'

GROUPES CONSULTATIFS SUR LA CLIENTÈLE LOCALE — FRET (LCAGC) — RÈGLES ET PROCÉDURES

[Note du Secrétariat de l'IATA : les réunions des LCAG-C et des LCAG-C ont été dissoutes.

Voir maintenant Conseil Consultatif Local (LCC), Reso. 827]

RÉSOLUTION 853

Annexe 'C'

EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ

relative à l'exploitation par l'IATA des comptes bancaires CASS-Export/CASS-Import (« exonération de responsabilité unique — CASS »)

Entente conclue

entre (dénomination sociale de la Compagnie aérienne) .....

dont le siège social est situé à (adresse complète) .....

ci-après désignée « la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import »

et

l'Association du transport aérien international (IATA), société à but non lucratif aux termes de la loi canadienne, dont le siège social est situé au 800, Place Victoria, Édifice IATA, Montréal (Québec) H4Z 1M1, ci-après désignée « IATA ».

ATTENDU que la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import, de concert avec les autres compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import participant au même Système de règlement des comptes de fret ou Système de règlement des comptes de fret CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare, a jugé souhaitable que l'IATA exploite et maintienne en son nom certains comptes bancaires CASS-Export/CASS-Import (notamment un « compte charnière » pour les services de compensation), et

ATTENDU que l'IATA a convenu de fournir ce service à la condition que la compagnie aérienne CASS-Export/ CASS-Import et les autres compagnies aériennes accordent une exonération de responsabilité pour les risques découlant de la présente,

PAR CONSÉQUENT, LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

1.a Définitions

Pour les besoins de la présente entente, l'expression « compte charnière » désigne le compte bancaire dans lequel les remises des agents, des associés et des réceptionnaires sont versées et à partir duquel les sommes sont versées aux compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import;

1.b Application

La présente entente s'applique à tous les comptes bancaires ouverts et exploités au nom de l'IATA pour le compte d'un CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare par l'intermédiaire des services de compensation ou encore des services administratifs ou autres de la Banque de règlement pour le compte de la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import et des autres compagnies aériennes participant au CASS-Export/CASS-Import en question.

2. Exonération de responsabilité

La compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import soussignée s'engage à exonérer l'IATA, ses dirigeants et ses employés de toute responsabilité et de tous frais pour toute mesure prise ou omise involontairement dans le cadre de l'exploitation du compte (charnière) de compensation ou les autres comptes mentionnés en 1 ou encore découlant de quelque façon que ce soit de l'exploitation de ces comptes. Cette responsabilité peut comprendre entre autres les manques à gagner imputables à des remises insuffisantes ou non effectuées par les agents, associés ou réceptionnaires lorsque la Banque de règlement a crédité les compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import en prévision du versement intégral et ponctuel de la remise par les agents, associés et réceptionnaires. En cas de remises insuffisantes ou non effectuées, la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import soussignée doit, à la demande du directeur du CASS, remettre immédiatement le ou les montants correspondants dans le compte charnière CASS-Export/CASS-Import, et elle reconnaît et convient que l'IATA et la direction de l'ISS peuvent prendre toutes les mesures jugées nécessaires dans ces circonstances, y compris des poursuites judiciaires, pour le compte de l'IATA et du CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare d'une part et des compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import visées d'autres part. En cas de responsabilité imputable à autre chose qu'une remise insuffisante ou non effectuée, la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import soussignée s'engage à verser le montant qu'elle doit en vertu de l'entente dans les 15 jours suivant la date où cela lui a été signifié.

3. Exonération conjointe préliminaire

S'il n'est pas possible de déterminer immédiatement la ou les compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import pour qui l'agent, l'associé ou bénéficiaire n'a pas versé l'intégralité du paiement, la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import soussignée, de concert avec les autres compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import ayant signé une entente identique, rembourse aussitôt l'IATA et l'exonère de toute responsabilité pour tout manque à gagner considéré comme faisant partie des coûts et des frais d'exploitation du CASS-Export/CASS-Import. Dès qu'il aura été établi pour quelles compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import la remise en question a été effectuée, le montant de ce remboursement est réparti proportionnellement à la part de paiement revenant à chacune des compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import.

4. Entente collective ayant force obligatoire

Une fois signé, le présent document, avec les documents identiques signés par les autres compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import et l'IATA, constitue une entente collective ayant force obligatoire qui reste en vigueur tant que l'IATA exploite les comptes bancaires mentionnés en 1; si toutefois une compagnie aérienne se retire d'un CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare, elle cesse d'être partie à l'entente visant ce CASS-Export/CASS-Import. La compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare soussignée continue néanmoins d'assumer les responsabilités qui lui incombaient avant de se retirer du CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare en question ou avant que l'IATA cesse d'exploiter les comptes bancaires dont il est fait état en 1.

EN FOI DE QUOI cette entente a été signée en double exemplaire pour le compte des parties à la présente par leurs représentants dûment autorisés à la date indiquée ci-dessous :

Pour et au nom de :	Pour et au nom de : .....
(nom au complet de la compagnie aérienne)	**Association du transport aérien international**
Signature	Signature .....
(nom au complet du signataire)	(nom au complet du signataire)
(titre du signataire).....	Administrateur des agences.....
	(titre du signataire)
.....	.....
(lieu, date)	(lieu, date)

Note: *Conformément à la décision du Comité de direction (EXCOM/157, 28 mai 1993), cette exonération de responsabilité unique doit être signée par toutes les compagnies aériennes participant à un CASS-Export et/ou à un CASS-Import. L'entente s'applique à toutes les activités CASS-Export/CASS-Import auxquelles la compagnie aérienne prend part*

Note: *Le présent document doit être signé au siège social de la Compagnie aérienne par le Président, le Président-directeur général, le Directeur financier, le Directeur général, ou tout autre représentant dûment autorisé comme l'attestent les documents constitutionnels de l'entreprise, une résolution ou un mandat de procuration.*

RÉSOLUTION 853

Annexe ‘C1’

EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRISE DE LIVRAISON CASS

relative à l'exploitation par l'IATA des comptes bancaires CASS-Export/CASS-Import (« exonération de responsabilité unique — CASS »)

Entente conclue

entre (dénomination sociale de la Entreprise de Livraison CASS) .....

dont le siège social est situé à (adresse complète) .....

Pour une opération CASS: .....

ci-après désignée « la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import »

et

l'Association du transport aérien international (IATA), société à but non lucratif aux termes de la loi canadienne, dont le siège social est situé au 800, Place Victoria, Édifice IATA, Montréal (Québec) H4Z 1M1, ci-après désignée « IATA ».

ATTENDU que la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import, de concert avec les autres compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import participant au même Système de règlement des comptes de fret ou Système de règlement des comptes de fret CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare, a jugé souhaitable que l'IATA exploite et maintienne en son nom certains comptes bancaires CASS-Export/CASS-Import (notamment un « compte charnière » pour les services de compensation), et

ATTENDU que l'IATA a convenu de fournir ce service à la condition que la compagnie aérienne CASS-Export/ CASS-Import et les autres compagnies aériennes accordent une exonération de responsabilité pour les risques découlant de la présente,

PAR CONSÉQUENT, LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

1.a Définitions

Pour les besoins de la présente entente, l'expression « compte charnière » désigne le compte bancaire dans lequel les remises des agents, des associés et des réceptionnaires sont versées et à partir duquel les sommes sont versées aux compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import;

1.b Application

La présente entente s'applique à tous les comptes bancaires ouverts et exploités au nom de l'IATA pour le compte d'un CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare par l'intermédiaire des services de compensation ou encore des services administratifs ou autres de la Banque de règlement pour le compte de la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import et des autres compagnies aériennes participant au CASS-Export/CASS-Import en question.

2. Exonération de responsabilité

La compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import soussignée s'engage à exonérer l'IATA, ses dirigeants et ses employés de toute responsabilité et de tous frais pour toute mesure prise ou omise involontairement dans le cadre de l'exploitation du compte (charnière) de compensation ou les autres comptes mentionnés en 1 ou encore découlant de quelque façon que ce soit de l'exploitation de ces comptes. Cette responsabilité peut comprendre entre autres les manques à gagner imputables à des remises insuffisantes ou non effectuées par les agents, associés ou réceptionnaires lorsque la Banque de règlement a crédité les compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import en prévision du versement intégral et ponctuel de la remise par les agents, associés et réceptionnaires. En cas de remises insuffisantes ou non effectuées, la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import soussignée doit, à la demande du directeur du CASS, remettre immédiatement le ou les montants correspondants dans le compte charnière CASS-Export/CASS-Import, et elle reconnaît et convient que l'IATA et la direction de l'ISS peuvent prendre toutes les mesures jugées nécessaires dans ces circonstances, y compris des poursuites judiciaires, pour le compte de l'IATA et du CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare d'une part et des compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import visées d'autres part. En cas de responsabilité imputable à autre chose qu'une remise insuffisante ou non effectuée, la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import soussignée s'engage à verser le montant qu'elle doit en vertu de l'entente dans les 15 jours suivant la date où cela lui a été signifié.

3. Exonération conjointe préliminaire

S'il n'est pas possible de déterminer immédiatement la ou les compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import pour qui l'agent, l'associé ou bénéficiaire n'a pas versé l'intégralité du paiement, la compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import soussignée, de concert avec les autres compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import ayant signé une entente identique, rembourse aussitôt l'IATA et l'exonère de toute responsabilité pour tout manque à gagner considéré comme faisant partie des coûts et des frais d'exploitation du CASS-Export/CASS-Import. Dès qu'il aura été établi pour quelles compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import la remise en question a été effectuée, le montant de ce remboursement est réparti proportionnellement à la part de paiement revenant à chacune des compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import.

4. Entente collective ayant force obligatoire

Une fois signé, le présent document, avec les documents identiques signés par les autres compagnies aériennes CASS-Export/CASS-Import et l'IATA, constitue une entente collective ayant force obligatoire qui reste en vigueur tant que l'IATA exploite les comptes bancaires mentionnés en 1; si toutefois une compagnie aérienne se retire d'un CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare, elle cesse d'être partie à l'entente visant ce CASS-Export/CASS-Import. La compagnie aérienne CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare soussignée continue néanmoins d'assumer les responsabilités qui lui incombaient avant de se retirer du CASS-Export/CASS-Import & Redevances d'Aérogare en question ou avant que l'IATA cesse d'exploiter les comptes bancaires dont il est fait état en 1.

EN FOI DE QUOI cette entente a été signée en double exemplaire pour le compte des parties à la présente par leurs représentants dûment autorisés à la date indiquée ci-dessous :

Pour et au nom de :	Pour et au nom de : .....
(nom au complet de la Entreprise de Livraison CASS)	**Association du transport aérien international**
Signature	Signature .....
(nom au complet du signataire)	(nom au complet du signataire)
(titre du signataire).....	Administrateur des agences.....
	(titre du signataire)
.....	.....
(lieu, date)	(lieu, date)

Note: *Le présent document doit être signé au siège social de l'Entreprise de Livraison CASS par le Président, le Président-directeur général, le Directeur financier, le Directeur général, ou tout autre représentant dûment autorisé comme l'attestent les documents constitutionnels de l'entreprise, une résolution ou un mandat de procuration.*

Note: *Tout Entreprise de Livraison CASS qui complète le présent accord doit également le faire pour chaque CASS auquel il participe.*

RÉSOLUTION 853

Annexe 'D'

CONTRAT DE RÉCEPTIONNAIRE CASS-IMPORT & REDEVANCES D'AEROGARE

CONTRAT PASSÉ ENTRE

Les différentes compagnies aériennes et d'assistance qui ont convenu de participer au Système de règlement des comptes de fret-Import & Redevances d'Aérogare (compagnies de livraison CASS-Import & Redevances d'Aérogare, telles que définies ci-après), représentées dans la présente entente par l'Administrateur des agences de l'Association du transport aérien international

ET

.....

(nom du ré ceptionnaire)

dont le siège social est situé à

.....

.....

.....

(adresse du réceptionnaire)

(ci-après désigné le ‹ réceptionnaire ›)

Les partie conviennent de ce qui suit :

1. Définitions

Pour les besoins de la présente entente :

△ **Administrateur des agences** désigne un fonctionnaire de l'IATA nommé à l'occasion par le Directeur général à la tête de ce service, ou son représentant autorisé. Il voit à la gestion administrative et au développement des systèmes de règlement des comptes de fret — Import & Redevances d'Aérogare.

Bureau de règlement désigne l'institution chargée par la direction de l'ISS d'établir les factures, de percevoir les montants dus et de les répartir dans le cadre du CASS-Import & Redevances d'Aérogare.

Compagnie de livraison désigne un membre, une compagnie aérienne ou un agent d'assistance en escale qui participe à un CASS-Import & Redevances d'Aérogare donné.

Compagnies de livraison du Système de règlement des comptes de fret désigne les membres de l'IATA et les transporteurs non affiliés ainsi que les compagnies d'assistance en escale (appelés compagnies de livraison CASS-Import & Redevances d'Aérogare) dans la première annexe au présent contrat ayant autorisé l'Administrateur des agences à signer le contrat en leur nom, et toute autre compagnie de livraison qui, par suite de la signature du contrat, autorise l'Administrateur des agences à aviser le réceptionnaire que son nom sera ajouté à la première annexe tel que prévu en 7.

Compte charnière désigne le compte ouvert par la direction de l'ISS pour une période donnée, qui sert à recevoir les paiements des réceptionnaires et à payer les sommes dues aux compagnies de livraison CASS-Import & Redevances d'Aérogare.

Direction du Système de règlement de l'IATA (direction de l'ISS) désigne le service compétent de l'IATA chargé de l'administration et du fonctionnement du Système de règlement de l'IATA, notamment le budget (dépenses et rentrées), la dotation en personnel, les contrats (ententes de service) y compris le pouvoir de signature et la gestion et l'administration du bureau de l'ISS. La direction comprend le représentant local désigné de l'ISS pour le fret, qui a la responsabilité globale du CASS-Export ou du CASS-Import & Redevances d'Aérogare.

Frais d'importation désigne les frais indiqués sur une lettre de transport aérien au point d'origine ou de transit conformément aux règlements tarifaires applicables pour la perception à destination ainsi que les frais engagés à destination et dus aux compagnies de livraison CASS-Import & Redevances d'Aérogare.

IATA désigne l'Association du transport aérien international, incorporée en vertu d'une loi spéciale du Parlement canadien, dont le siège social est situé au 800, Place Victoria, Montréal, province de Québec, Canada, et qui possède des bureaux au 33, Route de l'Aéroport, CH 1215 Aéroport de Genève 15, Suisse.

Système de règlement des comptes de fret-Import & Redevances d'Aérogare (dénommé ci-après CASS-Import & Redevances d'Aérogare) désigne la méthode de comptabilité et de règlement des comptes applicable aux réceptionnaires et aux compagnies de livraison tel que stipulé dans la Résolution 853 de la Conférence des agences de fret de l'IATA.

Pour avoir la définition applicable des notions utilisées pour les besoins de la présente entente, il faut se reporter à la Résolution 823 (Définition des termes utilisés dans les résolutions relatives aux agences de fret).

2. Résolution 853

Dans la mesure où les dispositions de la Résolution 853 de l'IATA et de son annexe s'appliquent aux réceptionnaires CASS-Import & Redevances d'Aérogare, ces dispositions sont intégrées au Manuel de service à la clientèle locale CASS-Import & Redevances d'Aérogare, lequel Manuel tel que modifié à l'occasion fait partie de la présente entente, et le réceptionnaire se conforme aux dispositions qu'il contient.

3. Pouvoirs de la direction du CASS

Pour tout ce qui a trait aux obligations du réceptionnaire en vertu du présent contrat et des résolutions applicables des Conférences de l'IATA, la direction de l'ISS est

autorisée à agir pour le compte de chaque compagnie de livraison CASS-Import & Redevances d'Aérogare; toute instruction ou demande présentée ou adressée au réceptionnaire par la direction de l'ISS a la même portée que si elle est présentée ou adressée par la compagnie de livraison CASS-Import & Redevances d'Aérogare en question.

4. Règlement des comptes

Le règlement des comptes avec la compagnie de livraison CASS-Import & Redevances d'Aérogare est effectué sous forme de remise par l'entremise du compte charnière. Cette remise couvre les sommes dues figurant sur les relevés de facturation émis périodiquement par le Bureau de règlement.

5. Responsabilité

L'IATA, l'Administrateur des agences, la direction de l'ISS et leurs employés et représentants ne peuvent être tenus responsables auprès du réceptionnaire en cas de perte ou de dommages subis par ce dernier à la suite d'un geste posé ou omis involontairement dans l'exercice de leurs fonctions dans le cadre de la présente entente ou de toutes autres fonctions qu'ils peuvent être tenus d'accomplir relativement au CASS-Import & Redevances d'Aérogare.

6. Engagements

Le réceptionnaire s'assure que les frais d'importation & Redevances d'Aérogare devant être payés au Bureau de règlement ne sont pas donnés en garantie, hypothéqués ou engagés de quelque façon que ce soit, et que toute réclamation qu'il pourrait faire contre un destinataire relativement à ces frais ne fait à aucun moment l'objet d'une cession.

7. Changements de compagnies de livraison CASS-Import

7.1 L'Administrateur des agences peut à l'occasion, dans le cadre du présent contrat, aviser par écrit le réceptionnaire que le nom d'une compagnie de livraison être ajouté à la liste CASS-Import & Redevances d'Aérogare qui se trouve à la première annexe de contrat. La compagnie de livraison en question devient alors partie au contrat à la date indiquée dans l'avis;

7.2 L'Administrateur des agences peut à l'occasion, dans le cadre du présent contrat, aviser par écrit le réceptionnaire que le nom d'une compagnie de livraison doit être retiré de la liste CASS-Import qui se trouve à la première annexe de contrat. La compagnie de livraison en question cesse alors d'être partie à l'entente à la date indiquée dans l'avis;

8. Cas de force majeure

Aucune partie ne peut être tenue responsable du fait qu'elle n'accomplit pas ses obligations telles que stipulées dans le présent contrat, si cela est imputable à un incendie, à une inondation, à des grèves, à des conflits de travail ou autres perturbations de l'industrie, à des accidents inévitables, à un conflit armé (déclaré ou non), à des mesures juridiques imposées par les autorités nationales, à des émeutes, à des insurrections ou à toute autre circonstance indépendante de la volonté des parties.

9. Cession de droits

Le réceptionnaire ne peut céder aucun droit ni aucune obligation qui lui sont conférés en vertu du présent contrat.

10. Cessation des activités et changements de propriété ou de contrôle

Si le réceptionnaire cesse (ou transfert) les activités sur lesquelles porte le présent contrat ou si un changement d'envergure survient dans le contrôle du réceptionnaire en tant qu'entreprise ou personne morale ou encore en cas de changement de partenaires chez un réceptionnaire qui est une société de personnes, le réceptionnaire doit aviser l'Administrateur des agences par l'entremise de la direction locale de l'ISS avant que la cessation des activités, le transfert ou le changement ne deviennent effectifs.

11. Loi applicable et arbitrage

Le présent contrat est régi et interprété conformément aux lois de (pays) et toute divergence ou tout différend survenant entre les parties à propos de l'interprétation, de la signification ou des répercussions du contrat ou relativement à tous droits et obligations contenues dans le présent contrat sont réglés en dernier recours par un arbitrage mené dans (pays), en vertu des règles de conciliation et d'arbitrage de la Chambre internationale de commerce, par un ou plusieurs arbitres nommés conformément à ces règles.

12. Résiliation

Le présent contrat demeure en vigueur jusqu'à ce que :

— Il soit résilié sur préavis écrit d'au moins trois donné par une des parties à l'autre partie; ou

— Il soit résilié, avec effet immédiat, par l'Administrateur des agences si le réceptionnaire ne se conforme pas aux procédures de règlement stipulées dans le Manuel de service à la clientèle locale — CASS Import & Redevances d'Aérogare.

13. Entrée en vigueur

Le présent contrat devient effectif le

.....
(Date)

Pour le compte de la compagnie de livraison CASS

Signé comme un acte formaliste par un représentant autorisé de l'Administrateur des agences :

.....
Signé comme un acte formaliste pour le compte de :

.....
(Nom du ré ceptionnaire)

Signatures du réceptionnaire :

.....
(Directeur)

et

.....
(Directeur ou secré taire de la compagnie)

RÉSOLUTION 853

Annexe 'E'

DEMANDE DE PARTICIPATION ET D'AGRÉMENT
devant être remplie par une compagnie aérienne non membre de l'IATA

DEST. :
Administrateur des agences
IATA
33, route de l'Aéroport
PO Box 416
1215 Geneva 15
Switzerland

1. Nom du candidat : .....
   Adresse : .....
   .....
2. La compagnie aérienne exploite des services aériens au départ et à destination ou à l'intérieur de (pays ou zone du CASS-Import & Redevances d'Aérogare).
3. La compagnie aérienne reconnaît avoir reçu **entre autres** des exemplaires des documents et des Résolutions de l'IATA énumérés ci-dessous dont elle a besoin, avec une explication de leur contenu :
   - Résolution 600d de l'IATA, Lettre de transport aérien — procédures d'expédition de partie;
   - Résolution 851 de l'IATA, Système de règlement des comptes de fret;
   - Annexe A de la Résolution 851 de l'IATA, Manuel des spécifications techniques du CASS;
   - Manuel des dispositions régissant les services ISS — Fret;
   - Manuel de service à la clientèle locale — CASS (Import) & Redevances d'Aérogare;
   - Résolution 801r de l'IATA, Procédures concernant les états de ventes et les paiements, Section 2;
   - Règles d'administration des agences de fret; Résolution ..., Section .... et Résolution .... ;
   - Résolution 821 de l'IATA, Code numérique des agents de fret;
   - Résolution 893 de l'IATA, Divulgation de la position adoptée par un membre à une réunion de l'IATA;
   - Résolution 833 de l'IATA, Expéditions prêtes au transport.
4. La compagnie aérienne demande par la présente à participer au CASS-Import & Redevances d'Aérogare (pays) (ci-après appelé le « CASS ») aux conditions suivantes :

4.1 La compagnie aérienne autorise l'Administrateur des agences à aviser le Bureau de règlement que le nom de la Compagnies de livraison CASS-Import doit être ajouté à la liste des compagnies aériennes CASS à l'annexe 1 de l'Entente générale avec le Bureau de règlement.

4.2 La compagnie aérienne devient un participant à la facturation à compter de la date où elle devient partie à l'Entente avec le Bureau de règlement, conformément aux dispositions de cette Entente.

4.3 À moins qu'il n'en soit stipulé autrement dans les sous-paragraphes de la présente entente, la compagnie aérienne est liée par les mêmes conditions et obligations que les autres compagnies aériennes CASS-Import & Redevances d'Aérogare. Elle doit se conformer et est assujettie aux dispositions des documents énumérés à l'article 3, ainsi qu'aux ajouts, suppressions et amendements apportés par la suite, comme si elle était membre de l'IATA et partie aux Résolutions ou aux sections des Résolutions contenues dans ces documents.

4.4 Les montants requis pour participer aux frais du CASS-Import & Redevances d'Aérogare (pays) seront ceux établis à tout moment par la Direction de l'ISS, et ce conformément au barème tarifaire communiqué et publié par la Direction de l'ISS.

4.5 Les frais d'adhésion et les frais annuels des transporteurs aériens qui ne font pas partie de l'IATA sont payables dans leur intégralité sur acceptation de la présente demande par l'Administrateur des agences. Le niveau des montants pour les années civiles suivantes sont ceux fixés à tout moment par la direction de l'ISS, après examen des dépenses de fonctionnement du CASS, et sont payables au début de chaque année civile. D'autres montants de frais annuels sont payables en fonction du calendrier de paiement établi par le CASS-Import & Redevances d'Aérogare (Insérer le pays).

4.6 Les conditions de participation de la compagnie aérienne au CASS peuvent être amendées à l'occasion par la Conférence des agences de fret sur préavis écrit raisonnable à la compagnie aérienne avant l'entrée en vigueur de l'amendement.

4.7 La participation de la compagnie aérienne au CASS-Import & Redevances d'Aérogare se poursuit jusqu'à ce que :

4.7.1 La compagnie aérienne donne (par l'entremise de l'Administrateur des agences) un préavis écrit de 13 mois civils au Bureau de règlement l'informant de son retrait de l'Entente générale avec le Bureau de règlement, et ce préavis devient effectif conformément aux dispositions de ladite Entente; ou

△ 4.7.2 L'Administrateur des agences, qui agit pour le compte d'au moins les deux tiers des membres de l'IATA participant au CASS-Import & Redevances d'Aérogare *(pays)*, a donné à la compagnie aérienne un préavis écrit de trois mois civils l'informant de la fin de sa participation au CASS-Import & Redevances d'Aérogare *(pays)*. Advenant que l'Administrateur des agences donne un tel préavis, il avise par la même occasion le Bureau de règlement que la compagnie aériennne ne participe plus à l'Entente générale avec le Bureau de règlement; la compagnie aérienne cesse alors d'être partie à l'entente trois mois civils à partir de la date dudit avis.

5. La compagnie aérienne s'engage à exonérer l'IATA, ses dirigeants et ses employés de toute responsabilité (frais juridiques y compris) pour les mesures prises ou omises involontairement dans l'accomplissement de leurs fonctions relativement au CASS-Import & Redevances d'Aérogare que de la Résolution 853 et de son annexe.

6. Cette demande peut être acceptée et devient alors un contrat liant les parties, une fois l'exemplaire en double ci-joint contresigné par l'Administrateur des agences et retourné à la compagnie aérienne à l'adresse indiquée plus haut.

Section devant être remplie par la compagnie aérienne :

Signature : .....

Nom : .....

Titre : .....

Date : .....

Accepté par l'Administrateur des agences pour le Système de règlement des comptes de fret de l'IATA et en son nom

Signature : .....

Nom : .....

Titre : .....

Date : .....

Note: *Le présent document doit être signé au siège social de la Compagnie aérienne par le Président, le Président-directeur général, le Directeur financier, le Directeur général, ou tout autre représentant dûment autorisé comme l'attestent les documents constitutionnels de l'entreprise, une résolution ou un mandat de procuration.*

RÉSOLUTION 853

Annexe 'F'

DEMANDE DE PARTICIPATION ET D'AGRÉMENT
devant être remplie par des Agents d'assistance en Escale (GHA)

DEST. :
Administrateur des agences
IATA
33, route de l'Aéroport
PO Box 416
1215 Geneva 15
Switzerland

1. Nom du GHA : .....
   Adresse : .....
   .....
2. Le GHA fournit des services de manutention du fret aux compagnies aériennes qui assurent des services réguliers au départ et à destination ou à l'intérieur de (pays ou zone du CASS-Import & Redevances d'Aérogare). Les compagnies aériennes représentées figurent dans l'outil CASS.

2.1 Le GHA peut à l'occasion communiquer à l'Administrateur des agences le nom d'une compagnie aérienne à ajouter dans l'outil CASS ou à retirer de celle-ci;

3. Le GHA reconnaît avoir reçu entre autres des exemplaires des documents et des Résolutions de l'IATA énumérés ci-dessous dont elle a besoin, avec une explication de leur contenu :
   - Résolution 600d de l'IATA, procédé d'éxpedition de partie;
   - Résolution 853 de l'IATA, Système de règlement des comptes de fret — Frais collectable à la destination et Annexe, Manuel des spécifications techniques du CASS;
   - Manuel des dispositions régissant les services ISS — Fret;
   - Manuel de service à la clientèle locale — CASS (Import);
   - Résolution 893 de l'IATA, Révélant la position d'un autre membre prise lors d'une réunion de l'IATA.
4. Le GHA demande par la présente à participer au CASS-Import & Redevances d'Aérogare *(pays)* (ci-après appelé le « CASS ») aux conditions suivantes :

4.1 Le GHA autorise l'Administrateur des agences à informer le Bureau de règlement que le nom de la compagnie d'assistance en escale doit être ajouté à la liste des compagnies de livraison figurant dans l'outil CASS.

4.2 Le GHA devient un participant à la facturation à compter de la date où elle devient partie à l'Entente avec le Bureau de règlement, conformément aux dispositions de cette Entente.

4.3 À moins qu'il n'en soit stipulé autrement en 4.6.3, le GHA se conforme à la marche à suivre énoncée dans les Résolutions pertinentes et leurs annexes ainsi que dans les manuels CASS-Import & Redevances d'Aérogare comme s'il était une « compagnie aérienne » générale et à titre de « participant à part entière » ou de « participant à la facturation », et il est de ce fait assujetti aux mêmes conditions et obligations que les autres transporteurs, en particulier celles qui suivent.

4.3.1 Le GHA doit se conformer et est assujetti aux dispositions des documents indiqués au paragraphe 3, ainsi qu'aux ajouts, suppressions et amendements apportés par la suite, comme s'il était un transporteur membre de l'IATA et partie aux Résolutions ou aux sections des Résolutions contenues dans ces documents.

4.4 Les frais d'adhésion pour la participation et les frais annuels des GHA sont payables dans leur intégralité sur acceptation de la présente demande par l'Administrateur des agences. Le niveau des montants pour les années civiles suivantes sont ceux fixés à tout moment par la Direction de l'ISS, après examen des dépenses de fonctionnement de CASS-Import & Redevances d'Aérogare, et sont payables au début de chaque année civile. D'autres montants de frais annuels sont payables en fonction du calendrier de paiement établi par le CASS-Import & Redevances d'Aérogare (Insérer le pays).

4.5 Les conditions de participation des GHA au CASS-Import & Redevances d'Aérogare peuvent être amendées à l'occasion par la Conférence des agences de fret sur préavis écrit raisonnable au GHA avant l'entrée en vigueur de l'amendement.

4.6 La participation du GHA au CASS-Import & Redevances d'Aérogare cesse :

4.6.1 Seulement si le GHA donne (par l'entremise de l'Administrateur des agences) un préavis écrit de 13 mois civils au Bureau de règlement l'informant de son retrait de l'Entente générale avec le Bureau de règlement et que ce préavis devient effectif conformément aux dispositions de ladite Entente; ou

△ 4.6.2 L'Administrateur des agences, qui agit pour le compte d'au moins les deux tiers des membres de l'IATA participant au CASS-Import & Redevances d'Aérogare (pays), donne au GHA un préavis écrit de trois mois civils l'informant que sa participation au CASS-Import prend fin. Advenant que l'Administrateur des agences donne un tel préavis, il avise par la même occasion le Bureau de règlement que le GHA ne participe plus à l'Entente avec le Bureau de règlement; le GHA cesse alors d'être partie à l'entente trois mois civils à partir de la date dudit avis.

5. Le GHA s'engage à exonérer l'IATA, ses dirigeants et ses employés de toute responsabilité (frais juridiques y compris) pour les mesures prises ou omises involontairement dans l'accomplissement de leurs fonctions relativement au CASS-Import en vertu que de la Résolution 853 et de son annexe.

6. Cette demande peut être acceptée et devient alors un contrat liant les parties, une fois l'exemplaire en double ci-joint contresigné par l'Administrateur des agences et retourné au GHA à l'adresse indiquée plus haut.

Section devant être remplie par le GHA :

Signature : .....

Nom : .....

Titre : .....

Date : .....

Accepté par l'Administrateur des agences pour le Système de règlement des comptes de fret de l'IATA et en son nom

Signature : .....

Nom : .....

Titre : .....

Date : .....

Note: *Le présent document doit être signé au siège social du GHA par le Président, le Président-directeur général, le Directeur financier, le Directeur général, ou tout autre représentant dûment autorisé comme l'attestent les documents constitutionnels de l'entreprise, une résolution ou un mandat de procuration.*

RÉSOLUTION 853

Annexe 'G'

CONTENU DU MANUEL DE SERVICE À LA CLIENTÈLE LOCALE — CASS (EXPORT)

Voici le contenu du Manuel dans l'ordre :

— Table des matières
— Liste des participants à la facturation
— Glossaire
— Aperçu du CASS
— Modalités de service locales et codes de conduite
— Formulaires et méthodes administratifs
— établissement de la LTA
— Calendrier de facturation et de paiement
— Documents établis
— Méthodes de règlement
— Communication des changements
— Personnes ressources à la direction du CASS

△ RÉSOLUTION 881

TARIFS RÉDUITS POUR AGENTS DE FRET (À L'EXCEPTION DES ÉTATS-UNIS)

△ CAC1(48, CAC/52)881 (except USA) (amended)
CAC2(48, CAC/52)881 (amended)
CAC3(48, CAC/52)881 (amended)
CAC4(48, CAC/52)881 (amended)

Expiration: Indefinite
Type: A

IL EST RÉSOLU que, dans le but d'améliorer la capacité professionnelle et les compétences des agents de fret de l'IATA (ci-après « Agents ») à générer, promouvoir et vendre du transport international de fret aérien, ou à traiter et préparer des envois « prêts à être transportés » conformément aux résolutions applicables, les membres peuvent, à leur choix, sous réserve des conditions contenues dans la présente résolution, et sous réserve de la politique, des procédures et des priorités du membre émetteur en matière de transport à tarif réduit, accorder à ces agents un transport international de passagers aériens à prix réduit.

PROCÉDURE DE DEMANDE

a) Les compagnies aériennes membres participant au Système de règlement des comptes de fret (CASS) peuvent, sur une base bilatérale, accorder un transport à tarif réduit à un agent, conformément à leur politique de réservation et de billetterie.

b) Lorsqu'une demande de transport à tarif réduit est présentée conformément à la présente Résolution, le responsable de l'agent doit remplir et signer intégralement le formulaire de demande prévu à l'Annexe « A » de la présente Résolution et le soumettre, avant le début du voyage, à chaque transporteur aérien membre participant à l'itinéraire.

c) L'agent est seul responsable de l'exactitude de chaque demande.

d) Le membre recevant la demande ne doit pas accorder le transport à tarif réduit s'il sait que les conditions d'éligibilité ou autres exigences, telles que spécifiées dans sa politique de réservation et de billetterie, ne sont pas remplies ou si la demande est incomplète.

RÉSOLUTION 881

Annexe ‘A’

AGENCE XYZ
(utiliser le papier à en-tête de l'Agence)

FORMULAIRE DE DEMANDE*
RÉSOLUTION 881 DE TRANSPORT À TARIF RÉDUIT

Membre auprès duquel la demande est déposée .....
Adresse de l'agent où le voyageur (passager) est employé (ou dont il relève).....
.....
N° de téléphone .....
Nom du passager : M./Mme/Mlle ..... Mr/Mrs/Miss
Prénom et initiale du passager : .....
Fonction/titre du passager :.....
Prénom du conjoint accompagnant (le cas échéant) :.....
Type de voyage à prix réduit

75 % du tarif normal — 50 % du tarif normal
75 % du tarif supplémentaire — Classe de service souhaitée :.....

Détails de la demande d'itinéraire (réservations à effectuer par l'agent) :

De	À	Compagnie aérienne	N° de vol	Date
.....				
.....				
.....				

Le soussigné, dûment autorisé à signer au nom de l'agent agréé, a lu et compris les conditions générales de la Résolution 881 et déclare que la présente demande est effectuée conformément à ces conditions.

Nous nous engageons à payer le montant du tarif dû au membre en conséquence de la présente demande.

Nous nous engageons également à payer le tarif intégral applicable pour chaque secteur pour lequel l'accord du transporteur a été refusé et à verser ce montant conformément à la Politique de réservation et de billetterie du Membre.

Il est entendu que nous devons vous informer de tout changement d'éligibilité et que nous vous retournerons alors tout billet émis suite à cette demande.

Nous certifions que les informations fournies dans cette demande sont complètes et exactes à tous égards.

Nom :.....
Poste au sein de l'agence :.....
Signature :.....
Cachet officiel de l'agent
Date de cette demande :.....

* Ce formulaire doit être reproduit exactement tel qu'il figure dans le Manuel de l'agent de fret IATA, sans omission, suppression ni modification. Il doit être rempli à la machine à écrire ou à la main, à l'encre, en lettres majuscules.

ATTESTATION À L'ADHÉRENT POUR LE VOYAGE DE VOTRE CONJOINT

Je certifie par la présente que la personne nommée ci-dessus et m'accompagnant lors du voyage demandé est mon conjoint. Je suis au courant des restrictions régissant notre voyage commun, telles que décrites au paragraphe 4 de la Résolution 881. Je n'ai pas reçu de votre part de billet à tarif réduit pour conjoint au cours de cette année civile.

M./Mme : .....

(Signature du passager nommé dans la demande)

RÉSOLUTION 883

TARIFS RÉDUITS POUR CANDIDATS SUIVANT CERTAINS COURS AGRÉÉS DE FORMATION EN FRET DE IATA OU SE PRÉSENTANT À DES EXAMENS EN LA MATIÈRE (ÉTATS-UNIS EXCEPTÉS)

CAC1(17)883 (except USA) Expiration: Indefinite
CAC2(20)883 Type: B
CAC3(20)883

IL EST DÉCIDÉ que, pour permettre à un candidat inscrit à un cours de formation professionnelle formellement organisé portant sur les connaissances de base en fret ou sur le traitement des marchandises dangereuses agréé par IATA et dispensé par le Service de la Formation pour Agents de IATA, de se rendre de l'endroit où il travaille jusqu'au centre de formation, soit pour y suivre un cours ou pour y passer l'examen IATA approprié, les Compagnies Membres peuvent, sous réserve des dispositions de la présente Résolution, accorder audit candidat le transport aérien international moyennant une remise n'excédant pas 75 pour cent du tarif applicable.

1. ledit transport sera consenti uniquement aux candidats qui sont au service d'un Agent de Fret IATA depuis un minimum de trois mois consécutifs avant la date à laquelle débute le voyage, et ceci pour autant que l'Agent qui emploie le candidat soit un Agent de Fret IATA depuis 12 mois au moins antérieurement à la date du début du voyage; étant entendu que seuls sont éligibles les Agents de Fret IATA ne faisant pas l'objet d'une déclaration en défaut de paiement au moment du départ.

2. lorsque les conditions d'éligibilité de l'Agent de Fret ou du candidat se trouvent modifiées à un moment quelconque avant le début du voyage (par exemple si l'Agent est déclaré en défaut de paiement ou si le candidat quitte son emploi auprès de l'Agent), l'Agent sera tenu d'en aviser immédiatement la Compagnie Membre et devra également lui retourner le billet sans délai. La responsabilité de la Compagnie Membre lors d'une telle annulation de transport à tarif réduit ne sera engagée que dans la mesure où elle connaît, ou est sensée connaître les changements affectant l'éligibilité.

△ **3.** ledit transport sera consenti par la Compagnie Membre contre paiement au comptant et moyennant dépôt d'une autorisation écrite émise par l'Administrateur des Agences; étant entendu que ladite autorisation mentionne le nom du candidat, son numéro d'inscription comme étudiant ainsi que les dates du cours de formation ou de l'examen.

4. l'aller du voyage pourra être entamé au plus tôt deux jours avant la date du début du cours ou de l'examen comme le précisent les termes de l'autorisation et le voyage devra être terminé dans les deux jours suivant la date de clôture du cours/de l'examen; étant entendu qu'aucune interruption du voyage ne sera autorisée, à l'exception des points de transit.

5. aucune commission ne sera versée sur les transports à tarif réduit prévus dans la présente Résolution.

6. à réception de l'autorisation écrite ou télégraphique (ou verbale si confirmée par écrit) de toutes les autres Compagnies Membres participantes, la Compagnie Membre détentrice de l'autorisation émettra le billet en faveur du candidat pour la totalité du voyage.

RÉSOLUTION 893

DIVULGUER LA POSITION PRISE PAR UN AUTRE MEMBRE LORS D'UNE RÉUNION DE L'IATA

CAC1(01)893
CAC2(01)893
CAC3(01)893

Expiration: Indefinite
Type: B

RÉSOLU que, aucun Membre ne doit divulguer à toute autre personne qu'un Membre ou le secrétariat d'IATA la position prise par un autre Membre lors d'une réunion de l'IATA concernant les questions relatives à l'agence du fret sous peine de discréditer ou nuire à l'intérêt dudit Membre.

RÉSERVES GOUVERNEMENTALES

ÉTATS-UNIS

L'ordre 80-4-174, émis le 22 avril 1980, a approuvé la Résolution 817 (aujourd'hui 893) aux conditions suivantes :

(a) Que chaque Membre de l'IATA puisse, à sa discrétion, divulguer son propre vote ou position prise durant n'importe quelle réunion de d'IATA; et

(b) Qu'un décompte des voix soit inclus dans le procès-verbal de la réunion de l'IATA transmis au Conseil et mis à disposition du public.

LISTE DES COMPAGNIES MEMBRES DE L'IATA

ABX Air
Aegean Airlines
Aer Lingus
Aero Republica
Aeroflot
Aerolineas Argentinas
Aeromar
Aeromexico
Africa World Airlines
Air Algerie
Air Arabia
Air Astana
Air Austral
Air Baltic
Air Botswana
Air Burkina
Air Cairo
Air Caledonie
Air Canada
Air Caraibes
Air China
Air Corsica
Air Dolomiti
Air Europa
Air France
Air Guilin
Air India
Air Koryo
Air Macau
Air Madagascar
Air Malta
Air Mauritius
Air Moldova
Air New Zealand
Air Niugini
Air Nostrum
Air Peace
Air Serbia
Air Seychelles
Air Tahiti
Air Tahiti Nui
Air Tanzania
Air Transat
Air Vanuatu
AirBridgeCargo Airlines
Aircalin
Airlink
Alaska Airlines
Albastar
Allied Air
AlMasria Universal Airlines
Amapola Flyg
American Airlines
ANA
APG Airlines
Arkia Israeli Airlines
Asiana Airlines
ASKY
ASL Airlines France
Atlantic Airways
Atlas Air
Austrian
Avianca
Avianca Costa Rica
Avianca Ecuador
Azerbaijan Airlines
Azores Airlines
Azul Brazilian Airlines
Badr Airlines
Bahamasair
Bamboo Airways
Bangkok Airways
Batik Air
Batik Air Malaysia
Belavia Belarusian Airlines
Biman Bangladesh Airlines
Binter Canarias
Blue Air
BoA Boliviana de Aviacion
Braathens Regional Airways
British Airways
Brussels Airlines
Bulgaria Air
CAL Cargo Airlines
Camair-Co
Cambodia Angkor Air
Capital Airlines
Cargojet Airways
Cargolux
Caribbean Airlines
Carpatair
Cathay Pacific
Cebu Pacific
China Airlines
China Cargo Airlines
China Eastern
China Express Airlines
China Postal Airlines
China Southern Airlines
CityJet
Condor
Congo Airways

COPA Airlines
Corendon Airlines
Corsair International
Croatia Airlines
Cubana
Cyprus Airways
Czech Airlines
Delta Air Lines
DHL Air
DHL Aviation
Eastern Airlines
Eastern Airways
Egyptair
EL AL
Emirates
Ethiopian Airlines
Etihad Airways
EuroAtlantic Airways
European Air Transport
Eurowings
EVA Air
Evelop Airlines
FedEx Express
Fiji Airways
Finnair
Fly Baghdad
flydubai
FlyEgypt
Flynas
Flyone
Freebird Airlines
French Bee
Fuzhou Airlines
Garuda Indonesia
Georgian Airways
German Airways
GOL Linhas Aereas
Gulf Air
GX Airlines
Hahn Air
Hainan Airlines
Hawaiian Airlines
Hebei Airlines
Hi Fly
Hong Kong Air Cargo
Hong Kong Airlines
Hong Kong Express Airways
IBERIA
Icelandair
IndiGo
Iran Air
Iran Airtour Airline
Iran Aseman Airlines
Israir
ITA Airways
Japan Airlines
Japan Transocean Air
Jazeera Airways
Jeju Air
JetBlue
Jin Air
Jordan Aviation
Juneyao Airlines
Kam Air
Kenya Airways
KLM
Korean Air
Kunming Airlines
Kuwait Airways
La Compagnie
LAM
Lao Airlines
LATAM Airlines Brasil
LATAM Airlines Colombia
LATAM Airlines Ecuador
LATAM Airlines Group
LATAM Airlines Paraguay
LATAM Airlines Peru
LATAM Cargo Brasil
LATAM Cargo Chile
Loong Air
LOT Polish Airlines
Lucky Air
Lufthansa
Lufthansa Cargo
Lufthansa CityLine
Luxair
Malaysia Airlines
Mandarin Airlines
Martinair Cargo
Mas Air
Mauritania Airlines International
MEA
MIAT Mongolian Airlines
MNG Airlines
Myanmar Airways International
National Airlines
NCA Nippon Cargo Airlines
Neos
Nesma Airlines
Nile Air
NordStar
Nordwind Airlines
Nouvelair

Okay Airways
Olympic Air
Oman Air
Overland Airways
Paranair
Pegas Fly
Pegasus Airlines
PGA Portugalia Airlines
Philippine Airlines
PIA Pakistan International Airlines
Polar Air Cargo
Poste Air Cargo
Precision Air
Privilege Style
Qantas
Qatar Airways
Qazaq Air
Ravn Alaska
Rossiya Airlines
Royal Air Maroc
Royal Brunei
Royal Jordanian
Ruili Airlines
RusLine
RwandAir
S7 Airlines
Safair
SAS
SATA Air Acores
Saudi Arabian Airlines
SCAT Airlines
SF Airlines
Shandong Airlines
Shanghai Airlines
Shenzhen Airlines
Sichuan Airlines
Silk Way West Airlines
Singapore Airlines
SKY Airline
Smartavia
Smartwings
Solomon Airlines
Somon Air
South African Airways
SpiceJet
SriLankan Airlines
SunExpress
Suparna Airlines
SWISS
Syrianair
TAAG Angola Airlines
TACA
TAP Portugal
TAROM
Tassili Airlines
Thai Airways International
Thai Lion Air
Thai Smile
Tianjin Airlines
TUIfly
Tunisair
Turkish Airlines
T'way Air
Ukraine International Airlines
UNI AIR
United Airlines
UPS Airlines
Ural Airlines
Urumqi Air
UTair
Uzbekistan Airways
Vietjet
Vietnam Airlines
Virgin Atlantic
Virgin Australia
Vistara
Volaris
Volotea
Vueling
Wamos Air
West Air
WestJet
White Coloured by You
Wideroe
World2Fly
Xiamen Airlines
YTO Cargo Airlines

COMPAGNIES MEMBRES DE L'IATA AYANT DÉPOSÉ UNE DÉCLARATION GÉNÉRALE DE NOMINATION

Les compagnies Membres de l'IATA suivantes ont déposé une Déclaration Générale de Nomination auprès de l'Administrateur des Agences conformément aux dispositions des Résolution 801, 805 et 807, Section 2, alinéa 2.4.1.1, Résolution 803, Section 1, Alinéa 1.4.1.1 et Résolutions 809 et 813, Section 3, alinéa 3.4.1.1.

Ce tableau comporte trois colonnes qui se rapportent aux trois zones est le Programme Européen de fret aérien (EACP) de l'IATA. Dans chaque zone, le signe 'x' indique que la nomination couvre la zone entière tandis qu'un chiffre désigne une limitation à caractère géographique, dont l'explication figure au bas de cette liste.

Pour qu'un Agent de Fret IATA puisse traiter au nom de Compagnies Membres dont les noms ne figurent pas sur la liste ci-après, ou dans des spays ou régions qui ne sont pas couverts par cette Déclaration Générale de Nomination, cet Agent devra détenir un Certificat de Nomination valable.

	EACP	Area 1	Area 2	Area 3
ADRIA AIRWAYS	X			
AER LINGUS (EI)	X	X	X	
AEROLINEAS ARGENTINAS (AR)	X	X	X	X
AEROMEXICO (AM)			X	
AIR ALGERIE (AH)			9	
AIR CANADA (AC)	X	1	5	X
AIR FRANCE (AF)	X	X	X	X
AIR — INDIA (AI)		1	16	X
AIR MALAWI (QM)			X	
AIR MALTA P.L.C. (KM)	X		X	24
AIR MAURITIUS (MK)			X	
AIR NEW ZEALAND (NZ)	X		X	
AIR NIUGINI (PX)		X	X	X
AIR PACIFIC (FJ)				X
AIR VANUATU (NF)				X
AIR ZIMBABWE (UM)		X	X	
ALASKA AIRLINES (AS)		1		
ALITALIA S.P.A. (AZ)	X	X	X	X
ALL NIPPON AIRWAYS (NH)	X	8	X	X
AMERICAN AIRLINES (AA)	X	X	X	X
ANGOLA AIRLINES (DT)			13	
AUSTRIAN AIRLINES (OS)	X	X	X	X
AVIANCA (AV)		6	X	
BRITISH AIRWAYS (BA)	X	X	X	X
BWIA WEST INDIES AIRWAYS LTD		X		
CARGOLUX AIRLINES INT SA	X			
CATHAY PACIFIC (CX)	X	X	X	X
CONTINENTAL AIRLINES (CO)	X	X		X
CUBANA (CU)		X	X	X
CYPRUS AIRWAYS (CY)	X		X	
CZECH AIRLINES (OK)	X	X	X	X
DELTA AIR LINES (DL)	X	X	X	
DRAGONAIR (KA)				X
EGYPTAIR (MS)	X		20	X
EL AL (LY)		X	X	X
EMIRATES (EK)	X	X	X	X
ETHIOPIAN AIRLINES (ET)			X	X

	EACP	Area 1	Area 2	Area 3
FEDERAL EXPRESS (FX)		X	X	X
FINNAIR (AY)	X	X	X	X
GARUDA (GA)	X		X	X
GHANA AIRWAYS (GH)		X	X	
GULF AIR (GF)				X
IBERIA (IB)		X	X	X
ICELANDAIR (FI)			X	
IRAN AIR (IR)			X	X
JAPAN AIRLINES (JL)	X	X	X	X
JAT AIRWAYS	X	X	X	X
KENYA AIRWAYS (KQ)			16	X
KLM — KLM ROYAL DUTCH AIRLINES (KL)	X	X	X	X
KOREAN AIR (KE)	X	1	31	24
KUWAIT AIRWAYS (KU)		X	14	X
LACSA — LÍNEAS AÉREAS COSTARRICENSES S.A. (LR)		3, 7		
LAN CHILE CARGO (UC)		X		
LAN CHILE SA				X
LIBYAN ARAB AIRLINES (LN)			14	
LOT — POLISH AIRLINES (LO)	X		X	X
LTU — LTU INTERNATIONAL AIRWAYS (LT)				X
LUFTHANSA CARGO (LH)	X	X	X	X
LUXAIR (LG)			X	
MALAYSIA AIRLINES (MH)				X
MALEV — HUNGARIAN AIRLINES PUBLIC LTD. CO. (MA)			19	
MEA — MIDDLE EAST AIRLINES AIRLIBAN S.A. (ME)	X	X	14	X
NIPPON CARGO AIRLINES (KZ)	X		X	X
NORTHWEST AIRLINES (NW)		X	X	X
OLYMPIC AIRLINES		X	X	X
PAL — PHILIPPINE AIRLINES INC. (PR)		1	11	X
PIA — PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES CORP. (PK)		X	17	X
QANTAS (QF)	33	X	X	X
ROYAL JORDANIAN (RJ)		X	9	X
SAA — SOUTH AFRICAN AIRWAYS (SA)		X	X	X
SAS — SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEMS (SK)	X	X	X	X
SHANGHAI AIRLINES CO. LTD.	X			
SIA — SINGAPORE AIRLINES LTD. (SQ)		X	X	X
SINGAPORE AIRLINES CARGO (SQ)	X	X	X	X
SOLOMON AIRLINES (IE)				X
SRILANKAN (UL)			X	X
SWISS (LX)		X	X	
SYRIANAIR (RB)			15	
TAP — AIR PORTUGAL (TP)	X	X	X	
THAI AIRWAYS (TG)	X			32
THY — TURKISH AIRLINES INC. (TK)			X	X
T.M.A. — TRANS MEDITERRANEAN AIRWAYS S.A.L. (TL)		X	14	X
UNITED AIRLINES (UA)	X	1	X	X
WIDEROE (WF)			29	

EXPLICATION DES NOTES :

1) Canada seulement.
2) Caraïbes seulement.
3) Mexico seulement.
4) Amérique du Sud seulement.
5) Royaume-Uni seulement.
6) A l'exception de la Colombie.
7) Le Costa Rica, Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama seulement.
8) A l'exception du Canada.
9) A l'exception d'Israël.
10) Intentionnellement omis.
11) Limitée aux pays suivants : Alemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Italie, les Hollandes, Malte, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Turquie.
12) Note : pas actuel en service.
13) A l'exception de l'Afrique du Sud et d'Israël.
14) A l'exception d'Israël et du Zimbabwe.
15) Limitée à l'Europe et aux pays suivants : Arabie Saoudite, Bahrain, Egypte, Emirats Arabes Unis, Koweït, Liban, Malawi, Oman, Qatar, Tunisie et Zambie.
16) A l'exception de l'Afrique du Sud et du Zimbabwe.
17) A l'exception de l'Afrique du Sud, d'Israël, des Territoires Occupés et du Zimbabwe.
18) Intentionnellement laissé en blanc.
19) Pays-Bas seulement.
20) A l'exception de l'Afrique du Sud (y compris l'Afrique du Sud-Ouest/Namibie), de Gaza, d'Israël, des Territoires Occupés et du Zimbabwe.
21) Intentionnellement laissé en blanc.
22) Limitée a l'Australie, la Corée, les Iles Fidji, Hong-Kong, le Japon, la Nouvelle-Zélande et Taïwan.
23) Intentionnellement laissé en blanc.
24) Australie seulement.
25) Intentionnellement laissé en blanc.
26) Intentionnellement laissé en blanc.
27) Intentionnellement laissé en blanc.
28) Europe seulement.
29) Scandinavie y compris la Finlande et l'Islande seulement.
30) Intentionnellement laissé en blanc.
31) Limitée aux pays suivants : Alemagne, Autriche, France, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse.
32) A l'exception des Iles Cook, Fidji, Macao y de la Papouasie-Nouvelle Guinée.
33) seulement pour la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni.

GLOSSAIRE

ACCESSOIRES (Accessories, commodity) dans l'application des définitions des tarifs spéciaux, il s'agit d'objets qui ne sont ni indispensables à l'utilisation de l'article principal, ni partie intégrante de ce dernier, mais qui sont néanmoins destinés à être utilisés avec l'article principal.

AGENT EN DOUANE (Customs clearance agent) l'agent désigné par le destinataire pour effectuer en son nom les opérations de dédouanement.

AVIS CORRECTIF DE FRAIS (Cargo charges correction advice – CCA) document utilisé pour la notification de changements portant sur les frais de transport et/ou autres frais et/ou la méthode de paiment.

AVIS D'IRRÉGULARITÉ (Report, irregularity – IRP) document équivalent au terme Notification de non-livraison.

BAGAGE NON ACCOMPAGNÉ (Baggage, unaccompanied) bagage expédié en fret.

BON POUR SERVICES DIVERS (Miscellaneous Charges Order) (MCO) document émis par un transporteur ou son agent pour demander l'émission d'un billet de passage et d'un bulletin de bagage appropriés, qui ne pourra être utilisé que pour le paiement de bagages expédiés en fret.

BORDEREAU D'EXPÉDITION (Consignment note) – voir sous Lettre de Transport Aérien.

COMBINAISON DE TARIFS OU DE FRAIS (Combination, rate or charge) établissement de tarifs ou de frais par addition de tarifs ou de frais de secteur.

COMPAGNIE AÉRIENNE (Airline) – voirsous Transporteur.

CONDITIONS DE TRANSPORT (Conditions of carriage) les termes et conditions fixés par un transporteur pour le transport.

CONDITIONS DU CONTRAT (Conditions of contract) les termes et conditions figurant sur la lettre de transport aérien.

DÉGROUPAGE (Disassembly) séparation d'une ou de plusieurs parties composant une expédition pour tout motif autre que celui de les présenter aux autorités douanières à la demande spécifique desdites autorités.

DESTINATAIRE (Consignee) personne dont le nom figure sur la lettre de transport aérien et à laquelle les marchandises doivent être livrées par le transporteur.

DESTINATION (Destination) dernière escale d'après le contrat de transport.

DROIT DE TIRAGE SPÉCIAL (Special Drawing Right – SDR) capital de réserve utilisé comme unité de compte, tel que défini par le Fonds Monétaire International (FMI).

EMBARGO (Embargo) le refus d'un transporteur, pour une période limitée, d'accepter tout accessoire, type et classe de fret dûment soumissionné pour le transporter sur tout itinéraire ou parcours, à destination ou en provenance de toute zone et en tout lieu du transporteur de correspondance.

ENVOI (Shipment) synonyme d'expédition.

EXPÉDITEUR (Consignor/Shipper) personne dont le nom figure sur la lettre de transport aérien en tant que partie au contrat de transport conclu avec le(s) transporteur(s).

EXPÉDITION (Consignment) le ou les colis remis au même moment et à la même adresse par un expéditeur à un transporteur; réceptionné à titre de lot global, l'envoi sera acheminé sous une seule lettre de transport aérien pour livraison à un seul destinataire à une seule adresse.

EXPÉDITION REGROUPÉE (Consolidated consignment) une expédition composée de plusieurs colis provenant de plusieurs personnes, chacune d'elles ayant conclu un accord pour le transport par air avec une personne autre qu'une compagnie aérienne régulière.

EXPÉDITION MIXTE (Consignment, mixed) expédition de marchandises de natures différentes, soit toutes dans un seul et même emballage, soit arrimées entre elles ou contenues dans des emballages distincts, pour lesquelles différents tarifs sont appliqués.

FRAIS (Charge) montant à payer pour le transport des marchandises, basé sur le tarif applicable, ou rémunération d'un service annexe en relation avec ce transport.

FRAIS D'ACHEMINEMENT (Charges, forwarding) frais à payer ou payés pour le transport préliminaire par surface ou par air jusqu'à l'aéroport de départ à une société de transport de surface ou aérien ne figurant pas comme transporteur sur la lettre de transport aérien.

FRAIS, COMBINAISON DE (Charges, combination of) montant obtenu en combinant plusieurs sortes de frais.

FRAIS MINIMUMS (Charge, minimum) montant minimum applicable au transport d'une expédition.

FRAIS DE RÉACHEMINEMENT (Charges, reforwarding) frais à payer ou payés pour le transport ultérieur par surface ou par air depuis l'aéroport de destination à une société de transport de surface ou aérien ne figurant pas comme transporteur sur la lettre de transport aérien.

FRANC FRANCAIS OR (French Gold Francs) franc consistant en 65½ milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes.

FRET (Cargo) tout bien transporté ou qui doit être transporté dans un avion à l'exclusion de la poste ou de tout autre bien transporté en vertu d'une convention postale internationale, des objets personnels qui accompagnent un passager et de tout bien appartenant au transporteur. Toutefois, les bagages transportés sous lettre de transport aérien sont considérés comme fret.

FRET, TRANSFERT DE (Cargo, transfer) le fret arrivant à un point sur les services d'un transporteur pour continuer son acheminement qui sera assuré par un autre transporteur.

ITINÉRAIRE (Routing) route prévue pour l'acheminement d'une expédition, telle que figurant sur la lettre de transport aérien.

ITINÉRAIRE DIRECT, (Route, through) itinéraire total du point de départ au point de destination.

ITINÉRAIRE MODIFIÉ (Rerouting) route à suivre telle que modifiée par rapport à l'itinéraire prévu sur la lettre de transport aérien.

JOURS (Days) jours courants comprenant les dimanches et jours fériés légaux.

LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN – LTA en abrégé (Air Waybill) document établi par l'expéditeur ou pour son compte, qui constitue l'instrument du contrat de transport intervenu entre l'expéditeur et le transporteur en vertu duquel un transport doit être réalisé.

LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN (LTA) NEUTRE (Air Waybill, Neutral) est une LTA sans identification d'aucune sorte du transporteur émetteur.

LTA DE SUBSTITUTION (Air Waybill, substition) est une lettre de transport aérien temporaire qui contient des informations limitées seulement en raison de l'absence de la lettre de transport aérien originale, et ce document couvre l'acheminement du fret en l'absence de la lettre de transport aérien originale.

LIVRAISON À DOMICILE (Service, delivery) transport des expéditions par voie terrestre, de l'aéroport de destination à l'adresse du destinataire ou à l'adresse d'un agent désigné par celui-ci, ou encore à un dépôt d'un organisme gouvernemental lorsque requis.

MANIFESTE DE TRANSFERT (Transfer manifest) document établi par la compagnie de transfert dès le transfert de fret intercompagnies et endossé par la compagnie réceptionnant le fret, ceci à titre d'accusé réception pour la marchandise transférée.

MARCHANDISES DE VALEUR (Valuable cargo) définition selon Résolution 012.

NUMÉRO DE VOL (Flight Number) désignation d'un vol.

PIÈCES, ARTICLES (Parts, commodity) dans l'application des définitions des tarifs spéciaux, il s'agit soit de pièces essentielles à l'utilisation normale de l'article principal, soit de parties constitutives de cet article principal, à l'exclusion des fournitures.

PORT DÛ (Charges, collect) montant des frais de transport inscrit sur la lettre de transport aérien à payer par le destinataire.

PORT PAYÉ (Charges, prepaid) montant des frais de transport inscrit sur la lettre de transport aérien à payer par l'expéditeur.

PRISE À DOMICILE (Service, pick-up) transport des expéditions, du domicile de l'expéditeur à l'aéroport de départ.

QUOTE-PART (Prorate) partie d'un tarif commun ou de taxes et frais communs, obtenue par répartition.

RABAIS DE QUANTITÉ (Quantity discount) pourcentage de réduction applicable à un tarif en fonction du poids de l'expédition.

RÈGLES (Rules) termes généraux et conditions de transport.

REGROUPAGE (Assembly, cargo) la réception séparée des colis et leur garde pour expédition ultérieure en un seul envoi.

RÉPARTITION (Proration) partage d'un tarif commun ou de taxes et frais communs entre les transporteurs interessés, en application d'un accord de répartition.

RÉPARTITION À LA DISTANCE (Mileage proration) partage au prorata du parcours effectué par chaque transporteur.

RÉPARTITION AU TARIF (Fare proration) partage fondé sur les tarifs appliqués par les transporteurs sur le parcours effectué par chacun d'eux.

RÉSERVATION (Reservation) Attribution anticipée de poids ou d'espace.

SURESTARIE (Demurrage) frais variables applicables aux transporteurs et/ou aux clients en cas d'utilisation, au delà du délai gratuit permis, d'unités de chargement appartenant à un transporteur.

TARIF (Tariff) terme générique désignant la publication qui contient les tarifs, frais divers et règles y relatives.

TARIF AFFICHÉ (Rate, published) tarif dont le montant figure spécifiquement dans les publications que le transporteur utilise pour construire ses tarifs.

TARIF COMMUN (Rate, Joint) en transport intercompagnies, désigne un tarif publié comme un montant unique, bien qu'applicable à un transport sur les lignes de plusieurs transporteurs successifs.

TARIF CONSTRUIT (Rate, constructed) tarif autre qu'un tarif spécifique.

TARIF DE CLASSIFICATION (Class rate) tarif applicable à une catégorie spécifiée de marchandises.

TARIF COMBINÉ (Charge, combination of) Tarif obtenu en combinant plusieurs tarifs publiés.

TARIF DE QUANTITÉ (Rate, quantity) Tarif inférieur au tarif normal et s'appliquant à des expéditions en conformité avec des contraintes de poids spécifiques.

TARIF DE SECTEUR (Rate, sectional) tarif établi par un transporteur aérien régulier (y compris tout tarif local ou commun), pour un tronçon du transport aérien total.

TARIF DIRECT (Rate, through) tarif applicable du point de départ au point de destination de l'expédition.

TARIF GÉNÉRAL (Rate, general) tarif autre qu'un tarif de classification ou spécifique.

TARIF LOCAL (Rate, local) frais se rapportant à des transports sur les lignes d'un seul transporteur.

TARIF NORMAL (Rate, normal) tarif général sans rabais de quantité.

TARIF PROPORTIONNEL (Rate, proportional) montant publié pour être utilisé uniquement en combinaison avec d'autres tarifs pour établir un tarif direct.

TARIF SPÉCIFIÉ (Rate, specified) tarif spécifié dans une Résolution de l'IATA.

TARIF SPÉCIFIQUE (Rate, specific commodity – SCR) tarif applicable au transport de marchandises spécifiquement désignées.

TARIFS, COMBINAISON DE (Rates, combination of) montant obtenu en combinant deux ou plusieurs tarifs.

TAUX (Rate) montant débité par le(s) transporteur(s) pour le transport des marchandises et également le tarif courant que le transporteur annonce au public ou à une partie du public dans la publication qu'il utilise normalement pour publier ses tarifs, comme étant applicable pour le transport d'une unité de poids (ou volume) et/ou pour la valeur des marchandises.

TAXATION (Charge) montant des frais applicables pour le transport d'une expédition, basé sur le taux applicable ou montant des frais annexes relatifs à cette expédition.

TAXATION À LA VALEUR (Charge, valuation) frais de transport d'une expédition, calculés sur la valeur déclarée pour le transport.

TAXATION AU POIDS (Charge, weight) frais de transport d'une expédition, calculés sur le poids des marchandises.

TAXATION AU VOLUME (Charge, volume) frais de transport d'une expédition, calculés sur le volume des marchandises.

TRANSBORDEMENT (Transhipment) déchargement du fret à bord d'un vol et chargement sur un autre vol pour la suite de son acheminement.

TRANSFERT (Transfer) cession par un transporteur à un autre transporteur d'une expédition, pour en commencer ou en poursuivre l'acheminement.

TRANSIT (Transit) arrêt en cours de route avec le fret restant a bord de l'appareil.

TRANSPORT (Carriage) acheminement payant ou gratuit de marchandises par voie aérienne.

TRANSPORT INTERCOMPAGNIES (Carriage, interline) transport sur les lignes de deux transporteurs ou plus.

TRANSPORT INTERNATIONAL (Carriage, international) (autre qu'au sens de la Convention de Varsovie) transport dont, aux termes du contrat de transport, le lieu de départ et un lieu quelconque d'atterrissage sont situés sur le territoire de plus d'un Etat. Aux termes de cette définition, le mot 'Etat' englobe tout territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat, à l'autorité ou à la curatelle d'un Etat.

TRANSPORTEUR (Carrier) le transporteur aérien émetteur de la LTA ainsi que tous les transporteurs aériens devant participer au transport d'une expédition et/ou devant accomplir diverses opérations relatives à son acheminement par voie aérienne.

TRANSPORTEUR DE CORRESPONDANCE (Carrier, Connecting) transporteur à qui du fret est transféré pour en poursuivre l'acheminement.

TRANSPORTEUR CÉDANT (Airline, transferring) celui qui transfère l'expédition à un autre transporteur à un lieu de transfert pour en poursuivre l'acheminement.

TRANSPORTEUR (DERNIER) (Airline, last) celui par qui le transport aérien prend effectivement fin.

TRANSPORTEUR ÉMETTEUR (Airline, issuing) transporteur dont la lettre de transport aérien est émise.

TRANSPORTEUR LIVREUR (Airline, delivering) transporteur qui livre l'expédition au destinataire ou à l'agent de celui-ci.

TRANSPORTEUR PARTICIPANT (Airline, participating) celui qui achemine l'expédition sur un ou plusieurs secteurs.

TRANSPORTEUR (PREMIER) (Airline, first) celui par qui le transport aérien est effectivement commencé.

TRANSPORTEUR PRENANT (Airline, receiving) celui qui reçoit l'expédition d'un autre transporteur à un lieu de transfert pour en poursuivre l'acheminement.

UNITÉ DE CHARGEMENT – ULD (Unit load device) tout conteneur ou palette avion.

VALEUR DÉCLARÉE POUR LE TRANSPORT (Valuable cargo) valeur des marchandises composant une expédition, telle que déclarée au transporteur par l'expéditeur pour établir la limite de responsabilité du transporteur en cas de perte, de dommage ou de retard de cette expédition.

VENTE (Sale) émission ou établissement de la LTA ou d'un autre document de transport.

INDEX ALPHABÉTIQUE

Sujet	Voir Résolutions ou Pages
Administrateur des Agences	829
Adresse (changement de)	801(5)
Agrément IATA — voir Contrat d'Agence de Fret	
Application des modifications aux tarifs de fret	049a
Arbitrage	801(10)
Cargo-IMP	671
CASS-Groupe de gestion de la Conférence des agences de fret (C-CMG)	825
CASS — voir Système de Règlement des Comptes de Fret	
Changements : d'adresse, de nom, de propriété, de statut juridique	801(5)
Commissaire aux Agences	811d
Commission	016aa, 801(3)
Code numérique pour les Bureaux de Fret IATA	821
Conduite des reexamens par le commissaire aux agences	811e
Conduite d'examens par le Commissaire pour les associés CASS	811f
Conseil consultatif CASS	851f
Conseil Consultatif IATA/FIATA	801c
Conseil Consultatif Local (LCC)	827
Contrat d'Agence de Fret	801a(II)
Critères financiers — Afrique de l'Est	page xii
Critères financiers — Corée	page xx
Critères financiers — Hong Kong	page xxx
Critères financiers — Inde	page xxxii
Critères financiers — Indonésie	page xxxiv
Critères financiers — Japon	page xxxvii
Critères financiers — Malaisie	page xl
Critères financiers — Pakistan	page xliii
Critères financiers — Philippines	page xliv
Critères financiers — Singapour	page l
Critères financiers — Taipei Chinois	page lv
Critères financiers — Thaïlande	page lv
Critères requis pour l'enregistrement	801(1)
Déclaration de nomination générale	page 179
Défaut de paiement (hors CASS-Export)	801r(1)
— conséquences du défaut	801r(3)
Défaut de paiement dans le cadre du CASS-Export	801r(2)
— conséquences du défaut	801r(3)
Définitions de termes utilisés dans les Résolutions concernant les Agences de Fret	823
Demande d'Enregistrement en qualité d'Agent de Fret IATA (formule)	801, Ann. 'C'
Diagramme de délai de grâce	801r, Ann. 'D'
Diagramme de la périodicité de la date de paiement	801r, Ann. 'C'
Droits d'Agence	801(11)
Enregistrement des Agents de Fret IATA	801(2)
Étiquette pour le fret	606
Étiquettes réglementaires pour expéditions spéciales	607
Étiquettes sans code-barre	606a
Expéditions	600
— 'prêtes au transport'	833
— mesures de sécurité pour envois à intégrer dans une expédition groupée	833a
Formulaire de facture pour ventes de fret/ajustement	801, Ann. 'B'

Sujet	Voir Résolutions ou Pages
Fret de faible densité	502
Garanties Financières	817
Informatisation du fret aérien	page lxvii
Infraction aux procédures relatives à l'émission des lettres de transport aérien — conséquences	831
Irregularités de paiement — avis/notification	801r(1)
— dans le cadre du CASS-Export	801r(2)
Lettre de transport aérien (LTA)	600a
Liste des Agents de Fret	801(2)
Liste des Compagnies Membres de l'IATA	page 175
Logo de l'IATA, utilisation	page lxxix
Messages pour le fret	
— procédures relatives à l'échange de	670
— modifications au manuel (Cargo-IMP) concernant les échanges de	671
Modifications concernant le mode de paiementdes frais de transport	612
Nom (changement de)	801(5)
Nomination, Déclaration générale de	page 179
Notification de changement	801, Ann. 'A'
Procédures pour débours	614
Programme pour les Agences de Fret IATA	page x
Propriété (changement de)	801(5)
Qualifications requises pour l'engregistrement	801(1)
Réexamen par le Commissaire	801e
Réglementation des Agences de Fret	801
Réglementation IATA pour le transport des animaux vivants	620
Réglementation IATA pour le transport des marchandises dangereuses	618
— présentation de cette réglementation	page lxxi
Retard de paiement (hors CASS-Export)	801r(1)
Retard de paiement dans le cadre du CASS-Export	801r(2)
Statut juridique (changement de)	801(5)
Sûreté du fret aérien	page lxv
— mesures pour expéditions destinées à être groupées	833a
Système de Règlement des Comptes de Fret (CASS)	
— facturation, règlement et encaissement dans le cadre du CASS-Export	801r(2)
— frais collectable à la destination	853
— présentation du CASS	page lxxvi
— système de règlement des comptes de fret (CASS)	851
Taxation pour débours	509
Taxe de préparation de la Lettre de Transport Aérien	512c
Transport à tarif réduit pour les Agents de Fret	881
— demande de transport à tarif réduit	881, Ann. 'A'
— pour candidats suivant certains cours agréés de formation en fret de IATA ou se présentantà ces examens	883
Utilisation de codes-barres et materiel y relatif dans le cadre du transport de fret	1600t

PUBLICATIONS D'UN INTERET PARTICULIER POUR LES AGENTS DE FRET

ANNUAIRE DES CODES DE COMPAGNIES AERIENNES (Airline Coding Directory)

Qui pourrait imaginer exploiter une compagnie aérienne sans avoir recours à cet élément indispensable que sont les codes? Encore fautil utiliser les bons. Cette publication est le répertoire officiel des indicatifs des compagnies aériennes, des localités et des codes numériques à trois chiffres des transporteurs aériens. Vous y trouverez également les codes monétaires ISO/IATA ainsi que des listes pour les contacts suivants : Chefs des départements de réservations, adresses des bureaux de contrôle, communications en cas d'urgences, délais-limites pour l'établissement des billets, coordinateurs des temps minimum pour correspondences et compagnies aériennes appliquant des procédures de reconfirmation. Publié en anglais uniquement; disponible par abonnement annuel. Également livrable sur bandes magnétiques pour les indicatifs de localités et les codes de compagnies aériennes.

MANUEL DE L'AGENT DE FRET (Cargo Agent's Handbook)

Contient les Résolutions et autres dispositions intéressant les Agents de Fret IATA dans l'exercice de leurs droits et obligations en tant qu'Agents enrégistrés. Ce manuel comprend également des renseignements utile pour la pratique de leurs tâches quotidiennes. Publiés en anglais, espagnol et français.

MANUEL DE LA LETTRE DE TRANPORT AERIEN (Air Waybill Handbook)

Guide officiel pour l'émission de la lettre de transport aérien. Préparé et redigé par un groupe d'experts de l'industrie aérienne, ce manuel explique de manière détaillée comment remplir une lettre de transport aérien. Il contient des exemples de LTA qui permettront au lecteur de comprendre les calculs tarifaires et itinéraire d'acheminement les plus complexes et montre comment inscrire les indications requises sur une LTA. Paraît une fois l'an, en anglais uniquement.

MANUEL DE MANUTENTION DES MARCHANDISES PERISSABLES (Perishable Cargo Manual)

Le manuel IATA de manutention des marchandises périssables est un ouvrage d'orientation qui s'adresse à tous ceux qui interviennent dans l'emballage et la manutention de ces marchandises lorsqu'elles sont transportées par avion. Il décrit, à l'intention des producteurs et des expéditeurs, les méthodes d'emballage et de préparation au transport qui permettront de minimiser pertes et dommages, et plus particulièrement de maintenir la qualité des marchandises au cours de toutes les phases du transport. Publié tous les deux ans en version anglaise uniquement.

MANUEL DES PROCEDURES POUR L'ECHANGE DES MESSAGES PROPRES AU TRAITEMENT DU FRET (Cargo Interchange Message Procedures Manual — Cargo-IMP)

L'automisation du fret entre les différentes compagnies aériennes et avec les douanes ne peut fonctionner de manière efficace que si elle peut se baser sur des procédures d'échange et formats de messages adoptés à l'échelle universelle. Cargo-IMP constitue la référence officielle des préscriptions pour les messages concernant l'attribution de place, les renseignements sur la lettre de transport aérien, le manifeste de vol, les données comptables, le statut, les disparités, les embargos et les systèmes proposés entre compagnies aériennes et douanes. Ce manuel contient également des listes de codage et de décodage englobant tous les codes et abréviations adoptés, y compris les indicatifs de localités. Paraît une fois l'an, en anglais uniquement.

MANUEL FRET DE PRÉVENTION DES PERTES ET RÉCLAMATIONS (Cargo Claims and Loss Prevention Handbook)

Pour les compagnies aériennes aussi bien que pour les Intermédiaires/Transitaires, les réclamations liées au transport de marchandises génèrent des tensions avec les clients, des cots supplémentaires et un gaspillage de ressources. Même si les réclamations ne peuvent pas être totalement éliminées, avec une gestion adaptée, leurs impacts peuvent être réduits et limités. Bâti sur des informations pratiques, ce nouveau manuel est un outil important pour les compagnies aériennes, les transitaires et ceux partagent le même intérêt pour une gestion efficace et financièrement minimisée des risques de prévention des pertes et réclamations. Le deuxième édition de ce manuel sera publiée en Octobre 2007.

REGLEMENTATION POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (Dangerous Goods Regulations)

L'expédition de marchandises dangereuses par la voie des airs est devenue une part importante des envois fret aérien. Néanmoins, de par la nature même de ces marchandises, des précautions particulières doivent être prises pour que leur présence à bord ne nuisent ni aux passsagers, ni au personnel navigant ou au matériel. La réglementation de l'IATA pour le transport des marchandises dangereuses contient toutes les dispositions mandatées par l'OACI ainsi que toutes les règles universelles adoptées par les compagnies aériennes pour l'emballage approprié et le transport en toute sécurité de ces marchandises par voie aérienne. Paraît une fois l'an en anglais, allemand, espagnol, français, chinois, japenese et russe.

REGLEMENTATION POUR LE TRANSPORT DES ANIMAUX VIVANTS (Live Animals Regulations)

Le public se préoccupe avec raison du sort réservé aux animaux. Les compagnies aériennes, les expéditeurs et les transitaires impliqués dans le transport d'animaux vivants ont un intérêt primordial a les voir arriver en bonne santé à destination. La Réglementation IATA pour le transport des animaux vivants décrit le type de conteneur qui doit être utilisé pour le transport de chaque espèce d'animal et les mesures particulières a prendre en vol et au sol. Cette réglementation comprend également une liste exhaustive d'animaux, y compris les espèces menacées de disparition de la faune et de la flore (CITES) et l'Office International des Epizooties (OIE) ont ratifié la Réglementation IATA à titre de directives pour le transport aérien d'animaux. Paraît une fois l'an en anglais, français, et espagnol.

POUR CONTACTER IATA CARGO

Cargo Services

International Air Transport Association
IATA Center
33, route de l'Aéroport
Geneve,
Suisse
www.iata.org/cs

Cargo Agency

International Air Transport Association
Torre Europa
Paseo de Castellana 95
28046 Madrid, Madrid
Espagne
www.iata.org/cs

Internet: Visitez notre site sur le Web à l'adresse **www.iata.org/whatwedo/cargo/Pages/index.aspx**

Manuel de l'agent de fret
Résolution 801 - Internationale
ISBN 978-92-9272-116-9
International Air Transport Association
Customer service: www.iata.org/cs
+1 800 716 6326

iata.org/publishing

Printed in Canada