

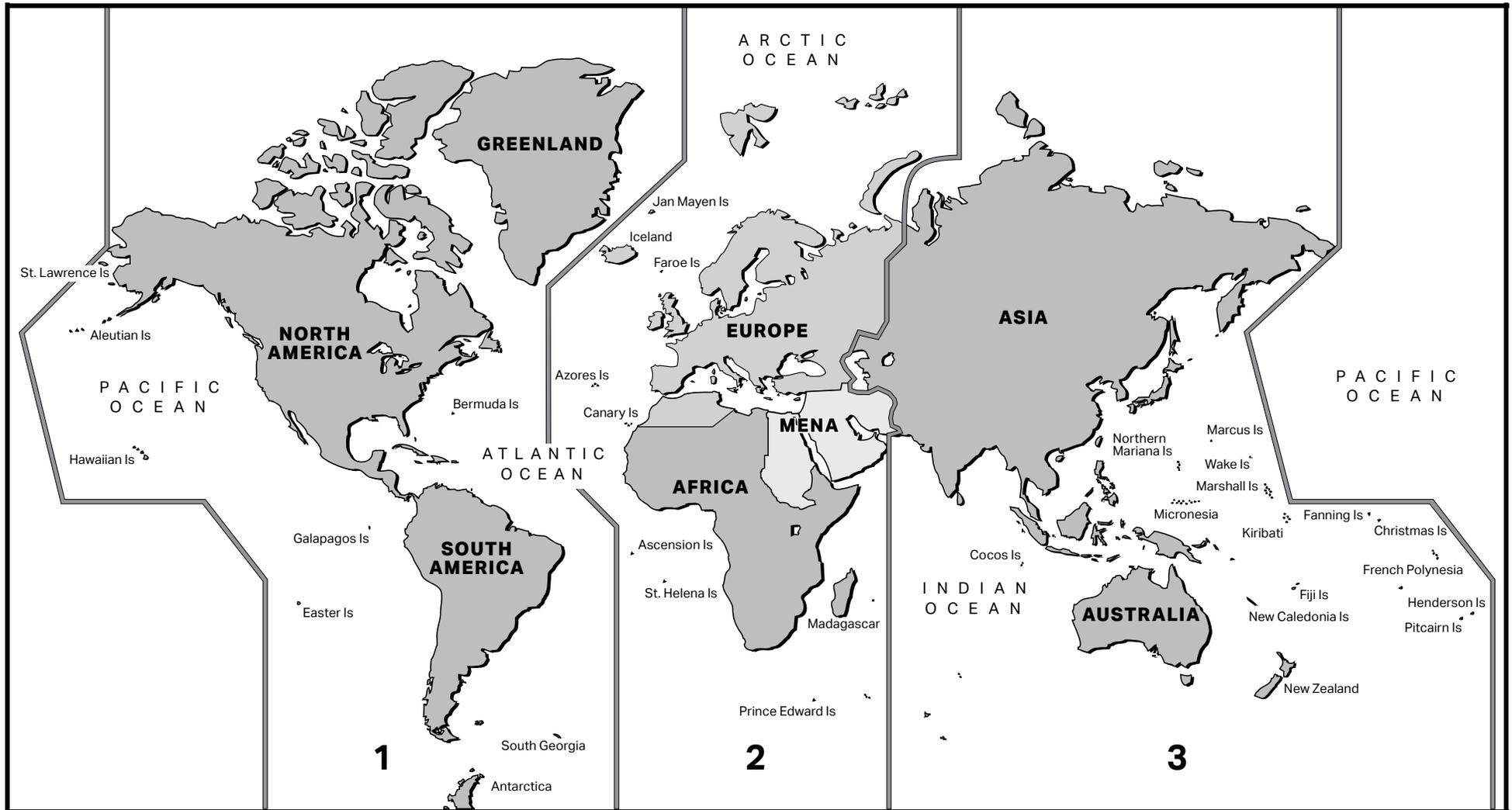
En vigueur dès le 1^{er} octobre 2024

Manuel d'exploitation du Programme européen de fret aérien (EACP)

Édition 22



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

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.

TABLE DES MATIÈRES

Page

Préface	v
Mode de fonctionnement du programme européen de fret aérien	1
Principales caractéristiques du nouveau programme	1
Marche à suivre pour présenter une demande d'enregistrement en qualité d'intermédiaire de fret de l'IATA	2
Code numérique de l'IATA	2
Changements au sein de l'entreprise nécessitant l'autorisation de l'IATA	3
Programme de formation des agents de fret international IATA	4
Utilisation du logo de l'IATA	6
Certificat d'enregistrement	7
 Première partie	 9
Critères d'enregistrement et de conservation	11
 Deuxième partie	 13
Sûreté du fret aérien et protection des actifs	15
Lettre de transport aérien (LTA) — spécifications et établissement	17
Acceptation des marchandises dangereuses, des animaux vivants et des denrées périssables	17
Réglementation IATA pour les marchandises dangereuses	18
La réglementation IATA pour le transport des animaux vivants	28
Manuel de régulation de fret périssable	29
Directives pour l'expédition des matières infectieuses	30
Systèmes de règlement des comptes de fret — CASSlink	30
Procédures de réclamation de fret aérien	33
Taxation à la valeur	33
Poids de taxation	34
Poids volumétrique	34
Nouveau processus d'établissement de la lettre de transport aérien	35
Calcul de la taxation au poids	35
Envois en port dû	36
Unité de chargement (UC)	36
Procédures d'échange de messages fret (Cargo-IMP)	37
Automatisation du fret aérien	38
Conventions et protocoles	38
Liste des compagnies membres de l'IATA	95
Déclaration générale de nomination	98
Compagnies membres de l'IATA ayant déposé une déclaration générale de nomination	99
Associations nationale de FIATA — l'Europe	103
 Troisième partie	 107
Résolutions de l'IATA:	
600 Expédition	109
600a La lettre de transport aérien	110
606 Étiquettes pour le fret	139
606a Étiquettes sans code-barre	147
607 Étiquettes réglementaires pour expéditions spéciales	150

612	Demande de modification des montants figurant sur la lettre de transport aérien et indiquer montants dans le dossier d'expédition	151
614	Procédures pour débours	152
618	Réglementation IATA pour le transport des marchandises dangereuses.....	153
620	Réglementation IATA concernant les animaux vivants	153

Pratique recommandée CSC:

1600t	Utilisation de codes-barres et matériel y relatif dans le cadre du transport de fret.....	154
-------	---	-----

Résolutions de l'IATA:

801c	Conseil Consultatif IATA/FIATA	154
801re	Procédures à suivre pour la remise des états de ventes et les paiements (EACE)	156
	Annexe 'A' — Formule « Facture pour ventes de fret/ajustement »	158
	Annexe 'B' — Formule « Facture pour ventes de fret/ajustement » (Pays de l'UE uniquement).....	159
805zz	Règles régissant le programme européen de fret aérien.....	160
	Annexe 'A' — Programme Européen de fret aérien modèle de contrat de fret intermédiaire...	162
	Annexe 'B' — Contenu	168
811e	Conduite des reexamens par le commissaire aux agences.....	186
811f	Conduite d'examens par le Commissaire pour les associés CASS.....	189
817	Garanties financières.....	191
821	Code numérique pour les Bureaux de fret IATA	196
823	Définitions des termes utilisés dans les Résolutions relatives aux Agences de Fret.....	197
825	CASS-Groupe de gestion de la Conférence des agences de fret (C-CMG).....	202
827	Conseil Consultatif Local (LCC)	203
829	Administrateur des Agences.....	204
831	Conséquences d'une infraction aux procédures relatives à l'émission des lettres de transport aérien	205
833	Expéditions 'Prêtes au transport'.....	206
833a	Mesures de sécurité pour expéditions regroupées	207
851	Système de règlement des comptes fret.....	207
851f	Groupes de travail en lien avec les agents	236
853	Système de règlement des comptes fret — CASS-import & redevances d'aérogare.....	237
881	Tarifs réduits pour Agents de Fret (à l'exception des États-Unis).....	253
	Annexe 'A' — Demande de transport à tarif réduit résolution 881	259
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).....	261
893	Divulguer la position prise par un autre membre lors d'une réunion de l'IATA	262

Glossaire	263
------------------------	------------

Index alphabétique	267
---------------------------------	------------

Publications d'un intérêt particulier pour les agents de fret	269
--	------------

PRÉFACE

Bienvenue à le Manuel des opérations de le Programme européen de fret aérien.

Ce Manuel est un document de référence essentiel pour la manutention et le traitement professionnels du fret aérien « prêt au transport ».

Le Programme européen de fret aérien (EACP) a été mis sur pied pour tenir compte de l'évolution des besoins et du contexte au sein de l'Espace aérien commun de l'Europe (EACE).

L'EACP reconnaît par ailleurs le rôle actuel du transitaire de fret, qui agit véritablement comme un client de la compagnie aérienne. Le rôle traditionnel d'« agent » et celui de transitaire sont à présent regroupés sous une appellation générique d'« intermédiaire ». De nos jours, intermédiaires et compagnies aériennes collaborent d'une façon professionnelle en vue d'offrir un service de distribution en continu, ce qui permet au fret d'être aisément acheminé à l'intérieur de l'Europe et à partir de celle-ci.

Le Programme est administré conjointement par des représentants des transporteurs membres de l'IATA et des représentants des intermédiaires, qui forment ensemble le Conseil mixte du Programme européen de fret aérien (le « Conseil mixte »). Font également partie du Conseil le responsable du Fret à l'IATA, le président de la FIATA et le directeur général de la CLECAT ou leur(s) représentant(s) désigné(s).

Le Manuel comporte trois parties :

La première partie présente en détail les critères établis pour l'enregistrement et le maintien des intermédiaires;

La deuxième partie consiste en un aide-mémoire sur certains aspects opérationnels et pratiques auxquels sont confrontés les intermédiaires au quotidien;

La troisième partie contient toutes les résolutions s'appliquant de nos jours au secteur du fret.

Les symboles suivants, qui apparaissent dans la marge en regard d'un article, sont des signes utilisés pour signaler un changement par rapport à l'édition précédente du Manuel, résolutions y comprises :

Symbole Signification

- nouvel article
- △ modification apportée à un article
- ⊗ annulation d'un article

Il s'agit de la 22e édition du manuel d'exploitation du Programme européen de fret aérien. Le manuel contient toutes les résolutions adoptées par la Conférence des agences de fret en 2023 et 2024.

Voici un résumé de ces modifications:

Résolution 801c – Conseil Consultatif IATA/FIATA

— Modification de la section 2.1.

Résolution 805zz – Règles régissant le programme européen de fret aérien

— Spécification de la capacité et de l'indemnité du commissaire/ombudsman dans le texte de la résolution.

Résolution 817 – Garanties financières

- Reformulation de la résolution pour garantir des exigences claires pour la garantie de la compagnie de fret.
- Modification du paragraphe 3.3 qui fait référence aux rapports d'évaluation des prestataires de sécurité financière aux groupes locaux ou régionaux.

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

- Ajout d'une nouvelle définition de Conseil Consultatif Local (LCC).
- Suppression de la définition de LCAG-C.
- Suppression de la référence à ICAP.
- Suppression de la définition de CPG.
- Ajout d'une nouvelle définition CASS-Groupe de gestion de la Conférence des agences de fret (C-CMG).

Résolution 825 – CASS-Groupe de gestion de la Conférence des agences de fret (C-CMG)

- Adoption de la nouvelle [résolution 825](#) pour établir le C-CMG avec une portée et des termes de référence définis avec des dispositions permettant de créer un groupe de travail local dans tout pays ou groupe de pays, appelé « Conseil consultatif local (LCC) », pour être établi de temps à autre par la Conférence des agences de fret et/ou le CPCMG, le cas échéant, avec une portée et des termes de référence définis pour consulter et conseiller sur des questions locales spécifiques.

Résolution 827 – Conseil Consultatif Local (LCC)

- Adoption de la nouvelle [résolution 827](#) avec des dispositions permettant de créer un groupe de travail local dans tout pays ou groupe de pays, appelé « Conseil consultatif local (LCC) », qui sera établi de temps à autre par la Conférence des agences de fret et/ou le CPCMG, le cas échéant, avec un champ d'action et des termes de référence définis pour consulter et conseiller sur des questions locales spécifiques.

Résolution 829 – Administrateur des agences

- Remplacement du Président du CPCMG par le Président du C-CMG.

Résolution 851 – Système de règlement des comptes fret

- Modification de l'[annexe « D4 »](#) pour inclure de multiples modifications rédactionnelles afin d'augmenter la lisibilité et d'améliorer la compréhension de l'annexe.
- Suppression du paragraphe 2 (Groupe Consultatif sur la clientèle locale-fret (LCAG-C)).
- Modification du paragraphe 10 pour supprimer la référence au LCAG-C.
- Une note du secrétariat a été ajoutée en préambule dans les dispositions relatives aux dispositions actuelles des groupes locaux, à l'intention du nouveau Conseil Consultatif Local.
- Suppression des références au CPG du préambule.
- Ajustements à la section 10 pour inclure des références au Conseil Consultatif Local (LCC) et au C-CMG.
- Suppression de la note relative aux frais d'adhésion à la CASS sous l'Annexe E & F, point 4.4.

Résolution 851f – Groupes de travail en lien avec les agents

- Une note du secrétariat a été ajoutée en préambule dans les dispositions relatives aux dispositions actuelles des groupes locaux, à l'intention du nouveau Conseil Consultatif Local.

Résolution 853 – Système de règlement des comptes-fret – CASS-Import & redevances d'aéroport

- Suppression du paragraphe 2 (Groupe Consultatif sur la clientèle locale-fret (LCAG-C)).
- Modification du paragraphe 10 pour supprimer la référence au LCAG-C.
- Une note du secrétariat a été ajoutée en préambule dans les dispositions relatives aux dispositions actuelles des groupes locaux, à l'intention du nouveau Conseil Consultatif Local.
- Suppression des références au CPG en préambule.
- Ajustements aux sections 9 et 10 pour inclure des références au Conseil consultatif local (LCC) et au C-CMG.

Note: Certains de ces changements ont pas été approuvés par le Conseil mixte EACP au moment de la publication.

Certaines résolutions contenues dans ce Manuel n'étaient pas en vigueur au moment de son entrée en vigueur et sont donc sur fonds gris. Vous serez avisés dès qu'elles seront effectives.

Il est recommandé à la direction et au personnel opérationnel de tous les intermédiaires de l'IATA participant au Programme de prendre connaissance du contenu réglementaire du Manuel. Un exemplaire gratuit est envoyé au siège social de chaque intermédiaire enregistré auprès de l'IATA et des exemplaires supplémentaires sont disponibles sur demande.

Nous espérons que vous trouverez ce Manuel intéressant et pratique. N'hésitez pas à nous faire part de vos observations sur son contenu.

Vous pouvez nous joindre en écrivant à: cac@iata.org.



MODE DE FONCTIONNEMENT DU PROGRAMME EUROPÉEN DE FRET AÉRIEN

Tout organisme dont le nom figure dans la liste des intermédiaires du Programme européen de fret aérien a été soumis à un examen et à un contrôle rigoureux permettant ainsi aux compagnies aériennes comme aux expéditeurs d'avoir accès à des intermédiaires professionnels, reconnus par l'industrie.

Le Conseil mixte est chargé de développer, de gérer et de commercialiser l'EACP. Il établit des critères objectifs pour l'enregistrement des intermédiaires en Europe. Les modifications apportées aux résolutions pertinentes des Conférences des procédures doivent être appuyées par le Conseil mixte avant d'être mises en application dans la région visée par le Programme.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU NOUVEAU PROGRAMME

- Reconnaissance du rôle double d'agent et de transitaire
- Promotion des normes professionnelles et des méthodes de fonctionnement communes à l'industrie
- Gestion conjointe par les représentants des compagnies aériennes et des transitaires
- Suppression des dispositions désuètes concernant les fonds en fiducie
- Suppression de l'obligation de fournir nombre de cautions et garanties bancaires onéreuses
- Suppression de la nécessité d'une vérification du crédit par chaque compagnie aérienne
- Introduction du Plan de crédit de l'industrie du fret de l'IATA (ICICS)
- Nouvelle vocation du CASS : système central de règlement et de vérification du crédit

Le Programme consiste essentiellement en une série de résolutions reproduites dans le Manuel, qui ont été adoptées par la Conférence des agences de fret de l'IATA (CAConf) et mises à jour en fonction de l'expérience opérationnelle.

Les résolutions CAConf doivent être votées à l'unanimité par la Conférence pour être adoptées; une fois adoptées, elles sont déposées auprès des autorités gouvernementales pertinentes pour examen et approbation, après quoi elles peuvent être déclarées effectives.

Le Conseil mixte de l'EACP a le pouvoir de s'occuper de tout ce qui concerne l'EACP.

Tout intermédiaire de l'IATA qui éprouve des difficultés pour interpréter ou appliquer la réglementation énoncée dans ce Manuel peut demander conseil :

- à un transporteur membre de l'IATA, de préférence le transporteur national du pays où est situé l'intermédiaire;
- à l'association nationale à laquelle appartient l'intermédiaire, soit la CLECAT et/ou la FIATA;
- Via le portail client IATA www.iata.org/cs.

L'EACP désigne un ombudsman chargé d'agir comme conciliateur indépendant et neutre dans les cas de conflit découlant de l'application des règles du Programme.

L'expérience a prouvé que la plupart des problèmes peuvent être facilement réglés par les canaux ci-dessus; si toutefois cela soulève une sérieuse question de principe, les services-conseils du Conseil mixte de l'EACP sont en mesure d'envisager des solutions et de les mettre en place.

MARCHE À SUIVRE POUR PRÉSENTER UNE DEMANDE D'ENREGISTREMENT EN QUALITÉ D'INTERMÉDIAIRE DE FRET DE L'IATA

Toute personne ou tout organisme qui souhaite s'enregistrer en qualité d'intermédiaire de fret de l'IATA peut poser sa candidature en répondant par écrit à un questionnaire, dont un modèle est fourni dans la partie 3 — [Résolution 805zz, Annexe B, Section 2](#).

Les conditions qu'un intermédiaire doit remplir pour s'enregistrer sont décrites en détail dans les règles énoncées plus loin dans le Manuel. Voici les principales exigences :

- Avoir un personnel qualifié et dûment formé, en particulier pour le traitement des marchandises dangereuses;
- Afficher une bonne situation financière; et
- Faire preuve d'un minimum de professionnalisme dans les activités de fret et la conduite des affaires.

Pour avoir plus de précisions et pour obtenir une demande d'enregistrement, on est prié de communiquer avec le bureau local ou régional de l'IATA ou de visiter le www.iata.org/customer-portal/Pages/index.aspx.

FRAIS DU PROGRAMME

Les types de frais décrits et applicables dans le programme européen de fret aérien sont publiés sur le portail client IATA. Une liste de ces frais et autres services peut être téléchargée à partir du lien ci-dessous :

- **L'Europe**

<https://iata.my.salesforce.com/sfc/p/#2000000008TF/a/5J00000EISX/0RVILxAgwgnPS0sAKHW6T0SLjMPXKMSz4nTa8TZfOyE>

CODE NUMÉRIQUE DE L'IATA

Lorsqu'un agent obtient son accréditation, l'administrateur de l'EACP lui assigne un code numérique. Des codes additionnels, destinés à être utilisés par les succursales qui lui appartiennent en propre et dont il a le plein contrôle et où des lettres de transport aérien (LTA) sont établies, seront attribués conformément à la ligne de conduite de la Conférence des agences de fret.

Ce code demeure en tout temps la propriété de l'IATA. L'intermédiaire n'est pas autorisé à le partager, le prêter, le louer, le vendre ou le à qui que ce soit d'autre. À défaut de se conformer à ces conditions, l'intermédiaire risque de se voir retirer son code et imposer un réexamen de son accréditation.

L'administrateur retirera au titulaire son ou ses codes si l'accréditation de l'IATA vient à être interrompue, suspendue ou annulée pour quelque raison que ce soit, par l'intermédiaire lui-même.

CHANGEMENTS AU SEIN DE L'ENTREPRISE NÉCESSITANT L'AUTORISATION DE L'IATA

Selon les dispositions de la Réglementation, les intermédiaires sont tenus d'aviser l'IATA de tout changement prévu concernant la propriété, le statut juridique, le nom ou l'adresse de leur entreprise. Certains changements peuvent avoir une incidence sur le statut commercial de l'intermédiaire et être, de ce fait, assujettis aux dispositions de la Réglementation.

CHANGEMENTS DE PROPRIÉTÉ ET/OU DE STATUT JURIDIQUE

Il est rappelé aux intermédiaires que les droits et obligations qui leur sont conférés en vertu de leur contrat d'intermédiaire ne peuvent être transmis sans le consentement des transporteurs membres. Tout changement projeté de propriété et/ou de statut juridique doit donc être notifié à l'IATA au moins 30 jours avant qu'il ne devienne effectif.

CHANGEMENTS DE NOM ET/OU D'ADRESSE

Tout intermédiaire qui désire changer de nom ou d'adresse doit en aviser à temps l'Administrateur des agences afin qu'une demande d'autorisation de changement puisse être traitée adéquatement et que tous les transporteurs membres en soient informés.

À défaut de faire part du changement, l'accréditation de l'intermédiaire risque de faire l'objet d'un réexamen. Celui-ci a donc tout intérêt à se conformer à ces exigences.

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.



Diploma

This is to certify that

STUDENT NAME

born on 09 July, has passed the IATA course

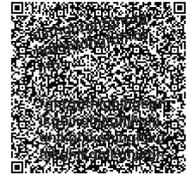
Cargo Introductory

Month Year

Montréal, Canada



Willie Walsh
Director General, IATA



This is a secured QR-code
To verify it, please refer to
www.iata.org/training-authenticate



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 expéditeurs 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/

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



CERTIFICAT D'ENREGISTREMENT

Il existe un certificat attestant du statut de l'entreprise en tant qu'intermédiaire de fret enregistré de l'IATA. Un modèle de ce certificat est fourni plus bas. Il mesure

environ 29 × 21 cm et est imprimé sur du papier de qualité avec bordure dorée. Pour commander le **certificat d'enregistrement** de l'IATA, veuillez en faire la demande via le portail client IATA www.iata.org/cs. **Chaque certificat cote 20 CHF.**



Certificate of Accreditation

IATA is proud to certify that

LEGAL NAME HERE

Trade Name Here

City, Country

has met the professional standards of the **International Air Transport Association**
to promote, sell and handle international air cargo transportation.

IATA code: XXXXXXXXXXXX

Validate online at: checkacode.com

Certificate validity: YYYY



Muhammad Albakri
Senior Vice President, Customer,
Financial and Digital Services,
IATA



Dusan Kostic
Regional Director, Financial
and Distribution Services, IATA

YYYYYY





PREMIÈRE PARTIE

CRITÈRES D'ENREGISTREMENT ET DE CONSERVATION

PROGRAMME DE FRET AÉRIEN EUROPÉEN (EACP)

SECTION 1 : ÉLIGIBILITÉ AU PROGRAMME À :

- Tout transitaire impliqué dans le fret aérien, sous réserve de la signature du Contrat d'intermédiaire de fret EACP, répondant aux exigences ci-dessous ainsi qu'à celles figurant dans la [Résolution 805zz annexe « B »](#)
- Tout transporteur émettant des lettres de transport aérien dans l'un des pays couverts par le Programme

NOUVEAUX INTERMÉDIAIRES

Les candidats doivent respecter les exigences de la Section 3 ci-dessous.

INTERMÉDIAIRES EXISTANTS

Ils seront soumis à un examen financier uniquement dans les cas suivants :

- a) Cumul de 3 avis d'irrégularité sur une période de 12 mois ou
- b) Changement dans l'actionnariat entraînant une modification de la participation majoritaire ou
- c) Demande de rétablissement après une suspension

Un intermédiaire peut demander le retour de n'importe quelle sécurité financière fournie à IATA, une fois les conditions qui ont causé la demande de sécurité ont été résolues.

Une révision financière ne sera pas exigée avant le retour de la sécurité à moins que la sécurité n'ait été à l'origine demandée à la suite d'un échec de révision financier (*). Pour les cas pas exigeant une révision financière, CASS s'engagera à rendre la sécurité au cours de 7 jours calendaires dès réception de la demande à son retour.

Note: (*) Une garantie financière provenant d'un échec de révision financier pour une circonstance sous 1., ne sera pas exigé, à condition qu'un préavis d'irrégularité existant expire pas plus tard que 3 mois après l'accumulation du 3ème préavis d'irrégularité.

Les candidats doivent indiquer le niveau de règlement anticipé dans chacun des CASS (Cargo Accounts Settlement Systems [Systèmes de règlements des comptes de fret]) auxquels ils proposent de participer.

SECTION 2 : PROGRAMME DE SURVEILLANCE DES RÈGLEMENTS CASS (CASS SETTLEMENT MONITORING SCHEME, CSMS)

Tous les Intermédiaires IATA participant au Programme de fret aérien européen feront également partie du

Programme de surveillance des règlements CASS. Ce programme attribuera à chacun des Intermédiaires une limite de règlement CASS. Ce montant, qui sera fixé individuellement en fonction du niveau des transactions de l'Intermédiaire, sera révisé et contrôlé comme indiqué ci-dessous.

Éattribution d'une limite de règlement

2.1 Participants CASS actuels

Une limite de règlement basée sur la valeur mensuelle la plus élevée observée au cours des 2 dernières années de règlement CASS, avec un niveau minimum de 10 000 euros (ou un montant équivalent) par mois.

Le CSMS sera réattribué annuellement; cette réattribution se composera de trois éléments :

- a) la valeur de règlement CASS des intermédiaires la plus élevée observée au cours des 24 derniers mois
- b) un facteur d'augmentation équivalent à une année complète d'augmentation de règlement total CASS du pays concerné, en comparaison de l'année précédente (facteur de croissance du pays : voir la Note 1)
- c) un autre facteur d'augmentation reposant sur le tableau des prévisions du secteur aérien de l'IATA, publié tous les ans par le Service des affaires économiques de l'IATA.

Notes:

1. *facteur de croissance = (valeur de règlement de l'année actuelle divisée par la valeur de règlement de l'année précédente en %; si supérieur à 100 %, soustraire 100 % = % de croissance)*
2. *nonobstant les points 2 et 3 ci-dessus, en cas de baisse des ventes d'un pays, aucun ajustement à la baisse ne sera effectué dans le CSMS.*
3. *en cas de fusion d'Intermédiaires ayant pour conséquence un abandon de contrat, l'entité restante se verra attribuer le CSMS commun des deux sociétés.*

2.2 Nouveaux candidats

Une limite minimum de règlement de 8 000 euros par mois (ou son équivalent)

Les Intermédiaires ayant besoin d'une limite de règlement plus élevée et qui ne sont pas en mesure de faire preuve d'une situation financière satisfaisante et/ou qui présentent des défauts au niveau de leurs antécédents de paiement CASS seront invités à fournir une garantie financière, telle qu'une garantie bancaire. La garantie sera Le montant de toute garantie requise d'une telle nature devra couvrir la valeur de règlement mensuel de l'Intermédiaire dépassant la limite de règlement qui lui a été attribuée et cette garantie sera remboursée lorsque l'Intermédiaire sera en mesure de prouver la solidité de son état financier ou après une période de 12 mois sans incident de paiement.

Dépassement de la limite de règlement attribuée :

Le CASS procédera à une surveillance continue du niveau de règlement des Intermédiaires. Un Intermédiaire dépassant sa limite mensuelle de 25 %, au plus, pendant trois mois consécutifs fera l'objet d'un ajustement CSMS. Tout intermédiaire dépassant sa limite de plus de 25 % au cours d'un mois donné fera l'objet d'un ajustement CSMS.

Remarque : l'ajustement CSMS attribuera une limite de règlement plus élevée qui sera fonction de l'augmentation de l'activité de l'intermédiaire, à condition qu'il n'ait pas été constaté plus de 2 retards de paiement au cours des 12 mois précédents.

SECTION 3 : EXAMEN FINANCIER

Les candidats doivent communiquer leurs états financiers, qui comprendront un compte de résultat certifié et actuel ainsi qu'un bilan, réalisés de manière indépendante et préparés dans le respect des pratiques comptables locales.

Les examens financiers seront réalisés par l'IATA, qui appliquera les critères suivants :

- i. il sera exigé des sociétés par actions un capital libéré minimum, conformément à la législation nationale, ou un montant équivalent dans le compte de capital pour les sociétés n'étant pas constituées en personne morale, par ex. les partenariats/exploitants individuels;
- ii. solvabilité - définie comme étant l'excès des actifs corporels totaux par rapport au total du passif (les actifs incorporels, tels que les survaleurs, seront exclus);
si un bilan fait état d'une éventuelle position d'insolvabilité, une mesure corrective (comme une injection de fonds sous forme de capital social ou d'emprunt subordonné) devra être prise dans un délai (à insérer) fixé par l'Administrateur d'agence. Une telle mesure corrective ne se substitue pas à la fourniture ou au maintien d'une garantie;
- iii. rentabilité - résultat (au cours des activités ordinaires) avant impôts. Toutefois, une perte constatée pour une année donnée sera considérée comme une exception à condition que la rentabilité affichée sur 3 ans soit positive;
- iv. Ratio du fonds de roulement - tant que les actifs à court terme sont égaux ou supérieurs au passif.

Si l'examen se conclut par une évaluation négative, l'Intermédiaire concerné devra, conformément aux dispositions ci-dessus, fournir une garantie financière jusqu'à ce qu'il soit en mesure de faire preuve d'une situation financière satisfaisante, cette garantie étant déterminée en fonction d'un examen approfondi des comptes reflétant sa situation actuelle.

Si l'Intermédiaire ne parvient pas à fournir les documents après le délai fixé dans une 2ème lettre de relance, une garantie financière sera exigée afin de couvrir 70 jours de ventes.

Litiges :

Les litiges individuels concernant seront, résolus par des discussions menées entre

- 1) l'Intermédiaire (soit directement, soit avec un représentant de son association nationale) et l'IATA (représentée par son expert financier). Si ces discussions ne permettent pas d'atteindre un résultat satisfaisant pour les deux parties, alors
- 2) un jury composé de trois représentants neutres du Conseil mixte de l'EACP (le Président ainsi qu'un représentant à la fois des transitaires et des compagnies aériennes) sera institué pour examiner le litige.
- 3) Si, à ce stade, les parties ne parviennent toujours pas à un accord, il pourra être fait appel au médiateur de l'EACP.

DEUXIÈME PARTIE

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. De plus amples informations sont disponibles dans le manuel de sécurité de l'IATA.

Les expéditeurs veilleront à ce que le contenu des colis comprenant des marchandises de valeur ou des marchandises susceptibles d'encourager le vol, notamment des marchandises qui peuvent être facilement revendues, (équipement vidéo, tourne-disques, appareils de radio, TV, etc.) ne soit pas mentionné sur les emballages.

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 (à l'exception de ceux contenant des objets de valeur et pour lesquels des mesures de sécurité particulières sont normalement 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 contenant des articles de valeur (tels que décrits dans les tarifs des transporteurs) doivent être emballés de telle façon que leur contenu 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 est reconnu que le plus fort pourcentage des marchandises perdues en transit est imputable à des vols et chaparda-ges internes. 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 latérales et arrières des entrepôts;
- toutes autres voies d'accès aux entrepôts telles que fenêtres, lucarnes, soupiraux, fenêtres de sous-sol, etc. doivent être protégées par des barres métalliques ou des grillages;
- l'installation d'un système d'alarme sonore doit être envisagée. De tels dispositifs sont relativement peu onéreux et leur coût est largement compensé par la protection qu'ils offrent contre les vols et les chapardages;
- les voitures privées appartenant au personnel ou aux visiteurs doivent être garées à une certaine distance de la plateforme de chargement. La plateforme elle-même doit être maintenue en ordre parfait et les cartons seront soigneusement empilés derrière chaque travée;
- les écrans de télévision en circuit fermé ont un effet psychologique certain et leur utilisation 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 inexplicquée 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.

LETRE DE TRANSPORT AÉRIEN (LTA) — SPÉCIFICATIONS ET ÉTABLISSEMENT

La [résolution 600a](#) contenue dans le présent Manuel explique brièvement comment établir la LTA. Pour obtenir de l'information plus détaillée, veuillez vous reporter au Manuel de la lettre de transport aérien de l'IATA ([Annexe 'B'](#)) disponible auprès de l'IATA au www.iata.org/cargo.

ACCEPTATION DES MARCHANDISES DANGEREUSES, DES ANIMAUX VIVANTS ET DES DENRÉES PÉRISSEBLES

Ces expéditions nécessitent une manutention spéciale. Les modalités d'acceptation, d'emballage et d'étiquetage applicables sont décrites en détail dans la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses et la Réglementation sur le transport des animaux vivants de l'IATA.

Des modèles de listes de vérification pour les envois de matières radioactives et non radioactives ainsi que pour les expéditions de glace carbonique sont fournis aux pages suivantes.

Le présent Manuel renferme aussi des modèles d'étiquettes à apposer sur les colis contenant des marchandises spéciales.

L'IATA publie aussi un Manuel de manutention des marchandises périssables qui renferme les consignes d'emballage et de conditionnement pour ces envois particuliers, et qui explique comment préserver la qualité des produits pendant le transport par avion.

Toutes ces publications peuvent être obtenues auprès de l'IATA à l'adresse cargo@iata.org.

(Veuillez noter que, à moins d'entente préalable, ces types d'expéditions ne peuvent être acheminés par différents transporteurs. Par ailleurs, il est possible que certains transporteurs aient des exigences additionnelles.)

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'utilisateur 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 dangereuses, 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 reçu 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.

LISTE DE CONTRÔLE POUR MARCHANDISES DANGEREUSES EN CAS D'EXPÉDITION DE MATIÈRES NON RADIOACTIVES 2024

La liste de contrôle recommandée décrite dans les pages suivantes doit permettre de contrôler les expéditions au point de départ. Des copies de la liste de contrôle peuvent être obtenues en allant à : <https://www.iata.org/dgr-updates>

N'acceptez ou ne refusez jamais une expédition tant que toutes les marchandises n'ont pas été vérifiées.

Les informations suivantes sont-elles correctes pour chaque entrée ?

DÉCLARATION DE L'EXPÉDITEUR DE MARCHANDISES DANGEREUSES (DGD)

Numéro de la lettre de transport aérien :	Origine :	Destination :	OUI	NON*	S/O
1. Deux copies en anglais et au format IATA incluant la Déclaration d'attestation pour le transport aérien. Cette question peut être indiquée comme étant sans objet (« S/O ») seulement si les données de la Déclaration de l'expéditeur sont soumises sous forme électronique [8.0.2.1, 8.1.1; 8.1.2; 8.1.6.12]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Nom(s) et adresse(s) complet(s) de l'expéditeur et du destinataire [8.1.6.1; 8.1.6.2]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Indication du numéro de la lettre de transport aérien (entrez-le, si besoin est) [8.1.6.3]			<input type="checkbox"/>		
4. Indication du nombre de pages. Cette question peut être indiquée comme étant sans objet (« S/O ») seulement si les données de la Déclaration de l'expéditeur sont soumises sous forme électronique [8.1.6.4]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Type d'aéronef non applicable rayé ou non indiqué [8.1.2.5.2, 8.1.6.5]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Nom de l'aéroport ou de la ville de départ ou de destination (entrez-le, si besoin est) [8.1.6.6 et 8.1.6.7]			<input type="checkbox"/>		
7. Mention « Radioactive » rayée ou non indiquée [8.1.2.5.2, 8.1.6.8]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Identification					
8. Numéro(s) ONU ou ID comportant un préfixe [8.1.6.9.1, Étape 1]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9. Désignation exacte d'expédition et nom technique entre parenthèses pour les entrées avec ★ [8.1.6.9.1, Étape 2]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10. Classe ou division, et pour la classe 1, groupe de compatibilité [8.1.6.9.1, Étape 3]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11. Danger subsidiaire, entre parenthèses, immédiatement après la classe ou la division [8.1.6.9.1, Étape 4]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Groupe d'emballage [8.1.6.9.1, Étape 5]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Quantité et type d'emballage					
13. Nombre et type de colis [8.1.6.9.2, Étape 6]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14. Quantité et unité de mesure (nette ou brute suivi de « G », selon le cas) par colis, dans les limites indiquées [8.1.6.9.2, Étape 6]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15. Pour la classe 1 (Explosifs), la quantité nette plus la masse explosive nette suivie de l'unité de mesure [8.1.6.9.2, étape 6]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Les règles suivantes s'appliquent lorsque différentes marchandises dangereuses sont placées dans le même emballage extérieur :					
16.1 – Conformité aux directives du tableau 9.3.A.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.2 – Conditions remplies pour les colis ONU contenant des articles de la Division 6.2 [5.0.2.11(c)]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.3 – Indication « All packed in one (type d'emballage) » [8.1.6.9.2, Étape 6(f)]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.4 – La valeur « Q » qui ne doit pas dépasser 1 [5.0.2.11 (g) et (h), 2.7.5.6, 8.1.6.9.2, Étape 6(g)]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Suremballages					
17.1 – Conformité aux directives du tableau 9.3.A.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17.2 – Indication « Overpack Used » (suremballage utilisé) [8.1.6.9.2, Étape 7]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17.3 – Si plus d'un suremballage est utilisé, marques d'identification indiquées et quantité totale de marchandises dangereuses [8.1.6.9.2, Étape 7]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Instructions d'emballage					
18. Numéro de l'instruction d'emballage [8.1.6.9.3, Étape 8]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19. Pour les batteries au lithium conformes à la section IB, « IB » suit l'instruction d'emballage [8.1.6.9.3, Étape 8]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autorisations					
20. Vérification de toutes les dispositions particulières qui peuvent l'être. Numéro de la disposition particulière correspondante : A1, A2, A4, A5, A51, A81, A88, A99, A130, A176, A190, A191, A201, A202, A211, A212, A224, A225, A331 si utilisé [8.1.6.9.4, Étape 9]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Indication qu'une autorisation gouvernementale est jointe, ainsi qu'une copie en anglais et approbations complémentaires pour d'autres éléments sous [8.1.6.9.4, Étape 9]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information complémentaire concernant la manutention					
22. Information complémentaire concernant la manutention pour les matières autoréactives et autres matières associées de la division 4.1 et pour les peroxydes organiques de la division 5.2 ou des échantillons, les générateurs d'oxygène chimique, les matières infectieuses et contrôlées, les artifices de divertissement (ONU 0336 et ONU 0337) et les liquides visqueux inflammables [8.1.6.11]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. Nom du signataire et date indiqués et signature de l'expéditeur [8.1.6.13; 8.1.6.14; 8.1.6.15]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
24. Modification ou correction signée par l'expéditeur [8.1.2.6]			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	OUI	NON*	S/O
LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN – Déclaration pour la manutention			
25. Indication: « Dangerous Goods as per associated Shipper's Declaration » ou « Dangerous goods as per associated DGD » (Marchandises dangereuses selon la Déclaration de l'expéditeur associée) [8.2.1(a)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
26. « Cargo Aircraft Only » ou « CAO » (Aéronef cargo seulement), le cas échéant [8.2.1(b)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. Si des matières non dangereuses sont incluses, indication du nombre de colis de marchandises dangereuses [8.2.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COLIS ET SUREMBALLAGES			
28. Colis ne présentant aucune trace de fuite ou de dommages [9.1.3 (i)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
29. Colis conforme à l'instruction d'emballage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. Nombre et type de colis et de suremballages livrés conformément à ce qui est indiqué sur la Déclaration de l'expéditeur de marchandises dangereuses [9.1.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Marques			
31. Emballages à spécifications ONU, marqués conformément aux prescriptions 6.0.4 et 6.0.5 :			
31.1 – Symbole et code de spécification [6.0.4.2.1 (a), (b)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31.2 – X, Y ou Z, satisfaisant ou dépassant les prescriptions du groupe d'emballage/instruction d'emballage [6.0.4.2.1 (c)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31.3 – Masse brute dans les limites indiquées (solides, emballages intérieurs ou GRV) [SP A179, 6.0.4.2.1 (d)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31.4 – Fûts, jerricans et GRV en plastique pendant la période d'utilisation permise [5.0.2.15]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31.5 – Marque des emballages pour les matières infectieuses [6.5.3.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32. Numéro(s) ONU ou ID précédé(s) d'un préfixe [7.1.4.1(a)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
33. Désignation(s) exacte(s) d'expédition(s) avec le nom technique quand cela est nécessaire [7.1.4.1(a)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
34. Nom et adresse complets de l'expéditeur et du destinataire [7.1.4.1(b)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
35. Pour les expéditions de plus d'un colis pour toutes les classes (sauf ID 8000 et classe 7) la quantité nette, ou le poids brut suivi de la lettre « G » (selon le cas), sauf si les contenus sont identiques, [7.1.4.1(c)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. En cas d'utilisation de dioxyde de carbone solide (neige carbonique), indication du poids net sur le colis [7.1.4.1(d)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. Nom et numéro de téléphone d'une personne responsable à contacter en cas d'expédition de matières infectieuses (Division 6.2) [7.1.4.1(e)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Marques spéciales indiquées pour l'instruction d'emballage 202 [7.1.4.1(f)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. Marque des emballages en quantités limitées [7.1.4.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40. Marque des matières dangereuses pour l'environnement [7.1.5.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. Marque pour les batteries au lithium pour la section IB [7.1.5.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Étiquetage			
42. Étiquette(s) identifiant le danger primaire conformément aux prescriptions 4.2, Colonne D convenablement apposée(s) [7.2.3.1; 7.2.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
43. Étiquette(s) identifiant le danger subsidiaire, conformément aux prescriptions en 4.2, Colonne D convenablement apposée(s) [7.2.3.1; 7.2.6.2.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44. Étiquette « Cargo Aircraft Only » (Aéronef cargo seulement) [7.2.4.2; 7.2.6.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45. Étiquettes « Orientation » (Sens du chargement) sur deux côtés opposés, le cas échéant [7.2.4.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46. Étiquette « Cryogenic Liquid » (Liquides cryogéniques), le cas échéant, conformément aux prescriptions en 4.2, colonne D [7.2.4.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47. Étiquette « Keep Away From Heat » (Protéger de la chaleur), le cas échéant, conformément aux prescriptions en 4.2, colonne D [7.2.4.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48. Tous marquages et étiquettes non pertinents enlevés ou effacés [7.1.1; 7.2.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour les suremballages			
49. Marques et étiquettes de danger et de manutention exigés sur les emballages clairement visibles ou reproduits sur les parois extérieures du suremballage [7.1.7.1, 7.1.7.2, 7.2.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50. Mention « Overpack » (Suremballage) indiquée si les marques et les étiquettes ne sont pas visibles sur les colis à l'intérieur du suremballage [7.1.7.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51. Si plus qu'un suremballage est utilisé, marques d'identification visibles et quantité totale des marchandises dangereuses [7.1.7.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
GÉNÉRALITÉS			
52. Divergences des États et des exploitants conformes à [2.8]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
53. Expéditions par aéronef cargo seulement (un aéronef cargo exploité sur tous les secteurs)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Commentaires : _____

Contrôlé par : _____

Lieu : _____ Signature : _____

Date : _____ Heure : _____

*** SI VOUS AVEZ RÉPONDU AU MOINS UNE FOIS « NON », N'ACCEPTÉZ PAS LA LIVRAISON ET DONNEZ UN DOUBLE DE CE FORMULAIRE DUMENT REMPLI À L'EXPÉDITEUR.**

LISTE DE CONTRÔLE POUR MARCHANDISES DANGEREUSES EN CAS D'EXPÉDITION DE MATIÈRES RADIOACTIVES 2024

La liste de contrôle recommandée décrite dans les pages suivantes doit permettre de contrôler les expéditions au point de départ. Des copies de la liste de contrôle peuvent être obtenues en allant à : <https://www.iata.org/dgr-updates>

N'acceptez ou ne refusez jamais une expédition tant que toutes les marchandises n'ont pas été vérifiées.

Les informations suivantes sont-elles correctes pour chaque entrée ?

DÉCLARATION DE L'EXPÉDITEUR DE MARCHANDISES DANGEREUSES (DGD)

Numéro de la lettre de transport aérien :	Origine :	Destination :	OUI	NON*	S/O
1. Deux copies en anglais et au format IATA incluant la déclaration d'attestation pour le transport aérien. Cette question peut être indiquée comme étant sans objet (« S/O ») seulement si les données de la Déclaration de l'expéditeur sont soumises sous forme électronique [10.8.1.2, 10.8.1.4, 8.1.1, 10.8.3.12.2].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Nom(s) et adresse(s) complet(s) de l'expéditeur et du destinataire [10.8.3.1; 10.8.3.2].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Indication du numéro de la lettre de transport aérien (entrez-le, si besoin est) [10.8.3.3].....			<input type="checkbox"/>		
4. Indication du nombre de pages. Cette question peut être indiquée comme étant sans objet (« S/O ») seulement si les données de la Déclaration de l'expéditeur sont soumises sous forme électronique [10.8.3.4].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Type d'aéronef non applicable rayé ou non indiqué [10.8.1.6.2, 10.8.3.5].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Nom de l'aéroport ou de la ville de départ ou de destination (entrez-le, si besoin est) [10.8.3.6 et 10.8.3.7].....			<input type="checkbox"/>		
7. Mention « Non-Radioactive » rayée ou non indiquée [10.8.1.6.2, 10.8.3.8].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Identification					
8. Numéro ONU précédé des lettres « UN » [10.8.3.9.1, Étape 1].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9. Désignation exacte d'expédition et, lorsque la disposition particulière A78 s'applique, renseignements supplémentaires entre crochets [10.8.3.9.1, Étape 2].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10. Classe 7 [10.8.3.9.1, Étape 3].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11. Danger subsidiaire, entre parenthèses, immédiatement après la classe [10.8.3.9.1, Étape 4] et groupe d'emballage, si nécessaire, pour le danger subsidiaire [10.8.3.9.1, Étape 5].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Quantité et type d'emballage					
12. Nom ou symbole du/des radionucléide(s) [10.8.3.9.2, Étape 6 (a)].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13. Description de l'état physique et de la forme chimique, si sous une autre forme [10.8.3.9.2, Étape 6 (b)].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. « Special Form » (Forme spéciale) (non exigée pour les numéros ONU 3332 ou ONU 3333) ou les matières radioactives faiblement dispersables [10.8.3.9.2, Étape 6(b)].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Nombre et type de colis et activité en becquerel ou en multiples de cette unité pour chaque colis. Pour les matières fissiles, indication possible de la masse totale de la matière fissile en grammes ou kilogrammes au lieu de l'activité [10.8.3.9.2, Étape 7].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16. Dans le cas de différents radionucléides individuels, activité de chaque radionucléide et mention « All packed in one (type of package) » (Tous emballés dans un [type de colis]) [10.8.3.9.2, Étape 7].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Limites d'activité pour les colis de type A [Tableau 10.3.A], type B ou type C (voir le certificat de l'autorité compétente ci-joint).....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Indication « Overpack Used » (Suremballage utilisé) [10.8.3.9.2, Étape 8].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Instructions d'emballage					
19. Catégorie du ou des colis et du suremballage, le cas échéant [10.5.15.1 (a), 10.8.3.9.3, Étape 9(a) et le tableau 10.5.C].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
20. Indice de transport et dimensions (de préférence dans l'ordre Longueur x Largeur x Hauteur) pour la Catégorie II et la Catégorie III seulement [10.8.3.9.3, Étape 9(b) et (c)].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Indice de sûreté-criticité (avec, en plus et si applicable*, la référence aux paragraphes 10.6.2.8.1.3 (a) à (c) ou 10.6.2.8.1.4), ou inscription « Fissile Excepted » pour les matières fissiles [10.8.3.9.3, Étape 9(d)].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autorisations					
22. Utilisation des marques d'identification et copie du document en anglais jointe à la DGD pour les éléments suivants [10.5.7.2.3; 10.8.3.9.4, Étape 10; 10.8.7] :					
22.1 – Certificat d'approbation de forme spéciale.....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.2 – Certificat d'approbation pour un colis de type B.....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.3 – Autre(s) certificat(s) d'approbation(s) requise(s).....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. Pour les radionucléides ne figurant pas dans 10.3.A, le type de rayonnement et l'utilisation du tableau 10.3.B sont mentionnés [10.3.2.2; 10.3.2.5.2; 10.8.3.9.4, étape 13].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Information complémentaire concernant la manutention [10.8.3.11].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Nom du signataire et date indiqués [10.8.3.13 et 10.8.3.14] et signature de l'expéditeur [10.8.3.15].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. Modification ou correction signée par l'expéditeur [10.8.1.7].....			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	OUI	NON*	S/O
LETTRÉ DE TRANSPORT AÉRIEN – Déclaration pour la manutention			
27. Indication « Dangerous Goods as per associated Shipper's Declaration » ou « Dangerous goods as per associated DGD » (Marchandises dangereuses selon la Déclaration de l'expéditeur associée) [10.8.8.1(a)].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
28. « Cargo Aircraft Only » ou « CAO » (Aéronef cargo seulement), le cas échéant [10.8.8.1(b)].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29. Si des matières non dangereuses sont incluses, indication du nombre de colis de marchandises dangereuses [10.8.8.2].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COLIS ET SUREMBALLAGES			
30. Même nombre et type de colis et de suremballages livrés conformément à ce qui est indiqué sur la DGD, et en bon état pour le transport [9.1.3; 9.1.4].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
31. Sceau de transport intact [10.6.2.4.1.2].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marques			
32. Numéro(s) ONU précédé(s) d'un préfixe [10.7.1.3.1].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
33. Désignation exacte d'expédition et, lorsque la disposition particulière A78 s'applique, les renseignements supplémentaires entre crochets [10.7.1.3.1].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
34. Nom et adresse au complet de l'expéditeur et du destinataire [10.7.1.3.1].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
35. Poids brut admissible si le poids brut du colis est supérieur à 50 kg [10.7.1.3.1].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. Colis de type A, marqués conformément aux prescriptions [10.7.1.3.4].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. Colis de type B, marqués conformément aux prescriptions [10.7.1.3.5].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Colis de type C, colis industriels et colis contenant des matières fissiles marqués conformément aux prescriptions [10.7.1.3.6, 10.7.1.3.3 ou 10.7.1.3.7].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Étiquetage			
39. Étiquettes de même catégorie que dans la Déclaration de l'expéditeur de marchandises dangereuses, convenablement apposées sur deux côtés opposés du colis. [10.7.4].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
39.1 – Symbole du radionucléide et/ou LSA/SCO indiqué au besoin. [10.7.3.3.1].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
39.2 – Activité en Bq (ou des multiples de celle-ci). Pour les matières fissiles, la masse totale en grammes peut être utilisée à la place. [10.7.3.3.2].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
39.3 – Pour les catégories II et III, même indice de transport que dans la Déclaration de l'expéditeur de marchandises dangereuses, arrondi à la décimale supérieure. [10.7.3.3.3].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40. Étiquette(s) correspondante(s) identifiant le danger subsidiaire [10.7.3.2; 10.7.4.3].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. Deux étiquettes « Cargo Aircraft Only » (Aéronef cargo seulement), si nécessaire, collées sur la même surface et à proximité des étiquettes de danger [10.7.4.2.4; 10.7.4.3.1; 10.7.4.4.1].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42. Pour les matières fissiles, deux étiquettes d'indice de sûreté-criticité (Criticality Safety Index [CSI]) collées sur la même surface que les étiquettes de danger [10.7.3.3.4; 10.7.4.3.1].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43. Tous marquages et étiquettes non pertinents envelopés ou effacés [10.7.1.1; 10.7.2.1].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour les suremballages			
44. Les marques et les étiquettes apposées sur les colis doivent être clairement visibles ou reproduits sur les parois extérieures du suremballage [10.7.1.4.1; 10.7.4.4].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45. La mention « Overpack » (Suremballage) est indiquée si les marques et les étiquettes ne sont pas visibles sur les colis à l'intérieur du suremballage [10.7.1.4.1].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46. Si plus d'un suremballage est utilisé, les marques d'identification doivent être visibles [10.7.1.4.3].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47. L'étiquette de danger reflète le contenu et l'activité de chaque radionucléide et l'indice de transport du suremballage [10.7.3.4].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
GÉNÉRALITÉS			
48. Divergences des États et des exploitants conformes à [2.8].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49. Expéditions par aéronef cargo seulement, un aéronef cargo exploité sur tous les secteurs.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50. Pour les colis contenant du dioxyde de carbone solide (glace carbonique), marquage, étiquetage et documentation conformes à [l'instruction d'emballage 954; 7.1.4.1 (d); 7.2.3.9.1].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Commentaires : _____

Contrôlé par : _____

Lieu : _____ Signature : _____

Date : _____ Heure : _____

*** SI VOUS AVEZ RÉPONDU AU MOINS UNE FOIS « NON », N'ACCEPTÉZ PAS LA LIVRAISON ET DONNEZ UN DOUBLE DE CE FORMULAIRE DUMENT REMPLI À L'EXPÉDITEUR.**

LISTE DE CONTRÔLE POUR L'ACCEPTATION DE GLACE CARBONIQUE (Dioxyde de carbone, solide) 2024 (À appliquer lorsque la Déclaration de l'expéditeur de marchandises dangereuses n'est pas requise)

Une liste de contrôle est exigée pour toutes les livraisons de marchandises dangereuses (9.1.4) afin de permettre les inspections appropriées. L'exemple suivant aidera les expéditeurs et transporteurs à produire une liste de contrôle pour l'acceptation en cas de livraison de glace carbonique dans son propre emballage ou avec des marchandises non dangereuses.

La liste de contrôle recommandée décrite dans les pages suivantes doit permettre de contrôler les expéditions au point de départ. Des copies de la liste de contrôle peuvent être obtenues en allant à : <https://www.iata.org/dgr-updates>

Les informations suivantes sont-elles correctes pour chaque entrée ?

DOCUMENTATION

Numéro de la lettre de transport aérien :	Origine :	Destination :
---	-----------	---------------

	OUI	NON*	S/O
La case « Nature and Quantity of Goods » (Nature et quantité des marchandises) de la lettre de transport aérien ou d'un autre document de transport contient les informations suivantes [8.2.3]			
1. « UN 1845 ».....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. Les mentions « Carbon dioxide, solid » ou « Dry ice ».....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Le nombre de colis (à moins qu'il ne s'agisse des seuls colis formant l'expédition).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. Le poids net de la glace carbonique en kilogrammes.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Divergences des États et des exploitants			
5. Divergences des États et des exploitants conformes à [2.8].....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Note: Les questions qui suivent ne s'appliquent pas lorsque la glace carbonique ou des colis contenant de la glace carbonique sont présentés au transport dans une UC.

Quantité

6. La quantité de glace carbonique par colis est inférieure ou égale à 200 kg [4.2]..... OUI NON

COLIS ET SUREMBALLAGES

7. Le même nombre de colis que sur la lettre de transport aérien..... OUI NON
8. Les colis ne présentent aucune trace de fuites ou de dommages..... OUI NON
9. Le colis est conforme à l'instruction d'emballage 954 et est pourvu d'événements pour permettre le dégagement des gaz..... OUI NON

Marques et étiquettes

10. « UN 1845 » marqué [7.1.4.1(a)]..... OUI NON
11. Mention « Carbon dioxide, solid » ou « Dry ice » [7.1.4.1(a)]..... OUI NON
12. Nom complet et adresse de l'expéditeur et du destinataire [7.1.4.1(b)]..... OUI NON
13. Poids net de la glace carbonique dans chaque colis [7.1.4.1(d)]..... OUI NON
14. Étiquette de la classe 9 convenablement apposée sur le colis [7.2.3.9, 7.2.6]..... OUI NON
15. Marques et étiquettes non pertinents enlevés ou effacés [7.1.1(b); 7.2.1(a)]..... OUI NON S/O

Note : Les prescriptions de marquage et d'étiquetage ne s'appliquent pas aux UC contenant de la glace carbonique

Suremballages

16. Les marques d'utilisation des emballages et les étiquettes de danger et de manutention, tels que prescrits, doivent être clairement visibles ou reproduits sur l'extérieur du suremballage [7.1.7.1, 7.2.7]..... OUI NON S/O
17. La mention « Overpack » (Suremballage) est indiquée si les marques et les étiquettes ne sont pas visibles sur les colis à l'intérieur du suremballage [7.1.7.1]..... OUI NON S/O
18. Poids net total du dioxyde de carbone, solide (glace carbonique) dans le suremballage [7.1.7.1.1]..... OUI NON S/O

Commentaires : _____

Contrôlé par : _____

Lieu : _____ Signature : _____

Date : _____ Heure : _____

*** SI VOUS AVEZ RÉPONDU AU MOINS UNE FOIS « NON », N'ACCEPTÉZ PAS LA LIVRAISON ET DONNEZ UN DOUBLE DE CE FORMULAIRE DÛMENT REMPLI À L'EXPÉDITEUR.**

INTENTIONNELLEMENT LAISSÉ EN BLANC

ÉTIQUETTES de DANGER, de MANUTENTION et MARQUES de L'IATA/OACI

La version la plus récente des étiquettes et des marques doit être conforme à la réglementation en vigueur sur les marchandises dangereuses (DGR).
Le texte indiquant la nature du danger est optionnel sauf pour les étiquettes de danger radioactives et les étiquettes de manutention.

ÉTIQUETTES de DANGER

CLASSE 1*



* Les articles portant les étiquettes "Explosives" de cette colonne et appartenant aux divisions 1.1, 1.2, 1.4F, 1.5 et 1.6 sont normalement interdits au transport aérien.

CLASSE 2



CLASSE 3



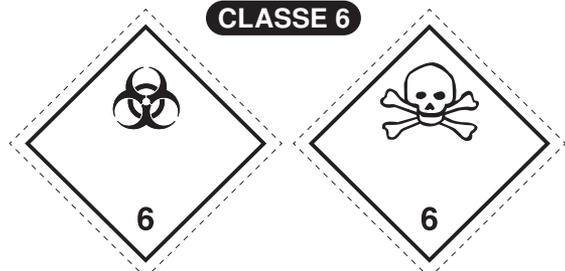
CLASSE 5



CLASSE 4



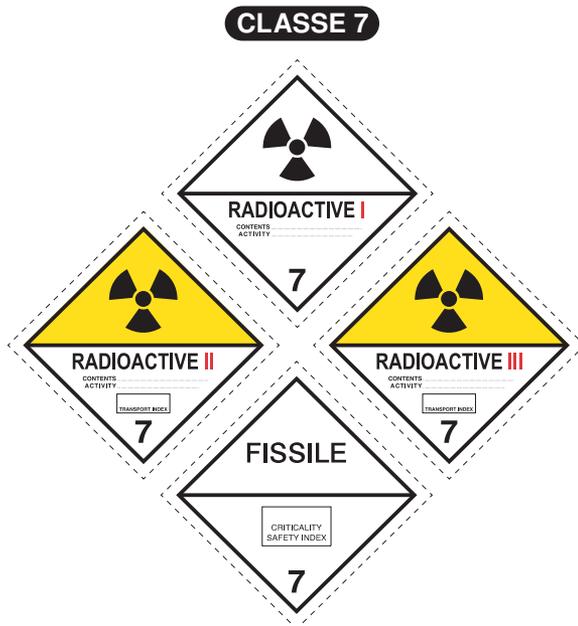
CLASSE 6



ÉTIQUETTES de DANGER, de MANUTENTION et MARQUES de L'IATA/OACI

La version la plus récente des étiquettes et des marques doit être conforme à la réglementation en vigueur sur les marchandises dangereuses (DGR).
Le texte indiquant la nature du danger est optionnel sauf pour les étiquettes de danger radioactives et les étiquettes de manutention.

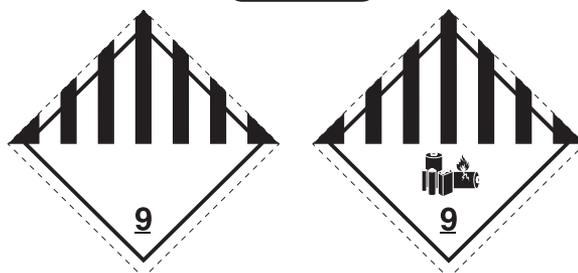
ÉTIQUETTES de DANGER



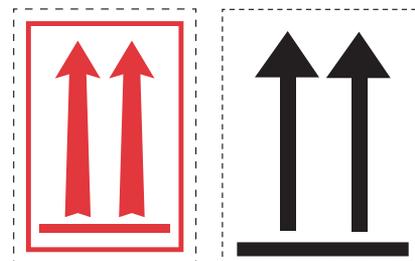
CLASSE 8



CLASSE 9



ÉTIQUETTES de MANUTENTION



MARQUES



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 à 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 régulation 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 États-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 1^{er} 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 régulation 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.

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 température. 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'offriront de nouvelles méthodes d'emballage actives et passives ainsi que des formulaires standard à utiliser lors de négociations avec des entreprises 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 PÉRISSABLE 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 :

- trouver 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.

DIRECTIVES POUR L'EXPÉDITION DES MATIÈRES INFECTIEUSES

Ces directives sont énoncées dans un manuel pratique, facile à consulter, qui contient de l'information à jour sur la réglementation. Ce manuel comporte des instructions simples à suivre pour le transport par voie terrestre et aérienne et par service de messagerie; il énonce les règles nationales et internationales, précise la formation requise et fournit des modèles des documents en vigueur. Les listes de vérification portent sur chaque étape du processus d'expédition, à savoir la classification, l'identification, l'emballage, le marquage, l'étiquetage et la manutention.

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, couvrant qui :

- 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 :

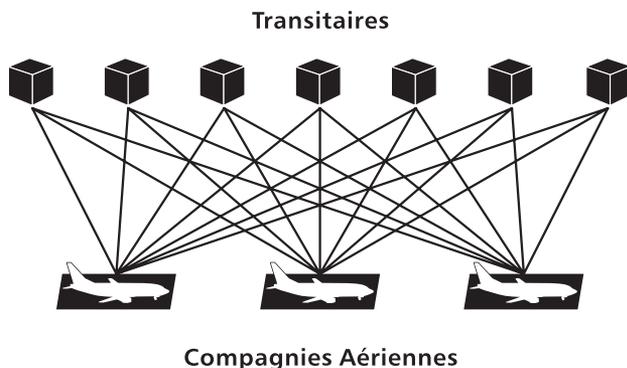
- simplification de la facturation et de la perception du produit des ventes, qui sont effectuées par un bureau de règlement neutre de l'IATA;
- établissement et distribution électronique des factures à toutes les parties prenantes, ce qui élimine les risques de perte ou de non-livraison;
- versement 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.

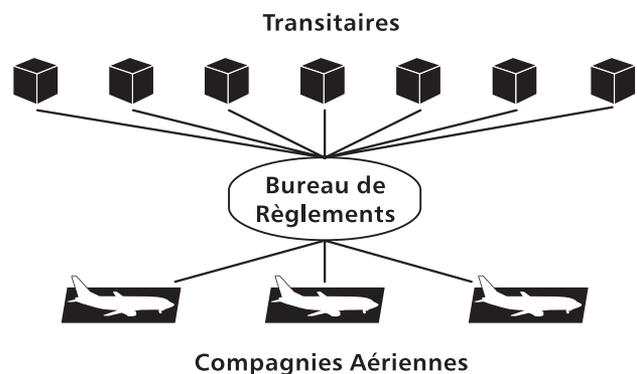


EFFICACITÉ D'UN SYSTÈME CASS

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 déboursier 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 déboursier 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.

TAXATION À LA VALEUR

Pour les envois de valeur, les expéditeurs doivent déclarer une valeur pour le transport sur la LTA. Il peut s'agir d'un montant précis ou d'une mention S.V.D. (sans valeur déclarée). Pour appliquer la taxation à la valeur, la valeur par kilogramme est déterminée en divisant la valeur déclarée par l'expéditeur pour le transport par le poids brut de l'expédition indiqué dans la case « Poids brut » de la LTA.

Une fois que l'envoi a quitté l'aéroport (ou la ville) de départ indiqué sur la LTA, il ne faut pas inscrire ou modifier la valeur déclarée pour le transport.

*Pour établir la taxation à la valeur des envois dont la valeur déclarée est supérieure à 17 DTS** le kilo, prière de se reporter aux règles TACT.*

***Pour convertir 17 DTS dans une monnaie, il faut se reporter à la règle TACT 3.2 ou au site Web de l'IATA ou encore prendre les cours quotidiens des banques nationales.*

La valeur déclarée pour le transport s'applique au **poids brut réel** de l'envoi (à l'exclusion du poids des unités de chargement (UC) appartenant aux transporteurs, le cas échéant). Il faut consulter les règles TACT ou les directives des transporteurs en question.

Il est conseillé de prévenir les expéditeurs que la responsabilité des transporteurs est limitée, tel que spécifié dans la Résolution 600b(II). Cela pourrait les inciter à envisager la possibilité d'assurer leur expédition.

POIDS DE TAXATION

Le poids de taxation est le poids brut réel ou le poids volumétrique, selon le plus élevé des deux. Quand des frais moindres s'appliquent à un poids minimal supérieur publié, ce dernier est alors le poids de taxation.

La règle TACT 3.9.3 comporte des exemples de calcul du poids de taxation.

POIDS VOLUMÉTRIQUE

Le volume cubique d'un envoi est déterminé en multipliant les plus grandes longueur, largeur et hauteur de l'expédition ou de ses colis.

Si les dimensions totales sont supérieures à *6000 centimètres cubes ou 366 pouces cubes*, la taxation de l'expédition doit être volumétrique. (Voir également la Résolution 502 ou les règles TACT).

Exemple:

Si un envoi mesure 162,2 × 155,6 × 141,4 cm, les chiffres doivent être arrondis vers le haut ou vers le bas. La décimale doit être arrondie vers le haut si elle correspond à la moitié ou plus et vers le bas si elle est inférieure à la moitié.

Dans cet exemple, les mesures sont à présent 162 × 156 × 141 et le volume total est de 3 563 352 cm³. Une fois divisé par 6000, le poids de taxation est de 593,89 kg et doit être arrondi à 594 kg.

De même, si les dimensions d'un envoi sont de 637/8 × 611/4 × 553/8 po, elles doivent être arrondies à 64 × 61 × 55. Le volume total de 214 720 est divisé par 366, ce qui donne un poids de taxation de 586,66 kg à arrondir à 587 kg.

NOUVEAU PROCESSUS D'ÉTABLISSEMENT DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

Un changement a été apporté au mode d'établissement des lettres de transport aérien en date du 1er avril 2004.

La [Résolution 600a](#) stipule actuellement que les dimensions ou le volume de l'expédition doivent être indiqués sur la lettre de transport aérien lorsque le poids volumétrique est utilisé comme poids de taxation. Depuis le 1er avril 2004, il est obligatoire en vertu d'un amendement à cette résolution d'inclure les dimensions des envois sur toutes les lettres de transport aérien.

L'information devant être consignée dans la section « Nature et quantité des marchandises » inclut les dimensions de l'expédition, soit les plus grandes longueur, largeur et hauteur, l'unité de mesure et le nombre de colis. Dans le cas d'un envoi groupé à déplacer d'un bloc, seules les dimensions de l'envoi groupé global sont demandées.

Les dimensions ne sont pas requises pour le fret remis intact dans des conteneurs ou sur des palettes d'avion authentiques préparés à l'avance.

Si les dimensions ne sont pas disponibles et/ou ne peuvent être ajoutées sur la lettre de transport aérien au moment de son établissement, le volume global de l'envoi est alors indiqué.

Si les dimensions et le volume global ne sont pas disponibles et ne peuvent être ajoutés sur la lettre de transport aérien au moment de son établissement, il faut les indiquer clairement en inscrivant la mention « Dimensions non disponibles » (No Dimensions Available).

Ce changement devrait permettre de planifier plus efficacement la charge marchande des appareils, de réduire les anomalies de traitement et, en définitive, d'améliorer significativement les normes de service.

CALCUL DE LA TAXATION AU POIDS

Les tarifs de fret aérien sont les tarifs publiés en vigueur à la date d'établissement de la lettre de transport aérien. Les frais doivent être déterminés en multipliant le tarif de fret divers applicable, le tarif préférentiel par article ou le tarif de classe par le poids taxable.

ENVOIS EN PORT DÛ

Il faut toujours vérifier auprès du transporteur si le pays de destination accepte les envois en port dû. Certains compagnies aériennes et pays n'autorisent pas ce mode d'expédition.

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

PROCÉDURES D'ÉCHANGE DE MESSAGES FRET (CARGO-IMP)

Afin de faciliter l'échange de messages entre les différents intervenants dans l'industrie du fret aérien, l'IATA publie le IATA/ATA Cargo-IMP Manual.

Ce manuel établit les normes s'appliquant aux messages, qui doivent être suivies lorsqu'on a recours au Cargo-IMP.

Pour plus de renseignements, prière de communiquer avec l'IATA à l'adresse cargo@iata.org.

AUTOMATISATION DU FRET AÉRIEN

L'adoption par les compagnies aériennes, les intermédiaires et les douanes de systèmes informatiques va continuer de progresser rapidement au cours des prochaines années. Certains de ces partenaires vont investir pour la première fois dans de l'équipement automatisé. Nombreux sont ceux qui achèteront un système de deuxième ou de troisième génération en fonction des innovations technologiques et de l'expérience acquise.

L'implantation et l'utilisation des ordinateurs a été beaucoup plus rapide dans certains pays que dans d'autres et, souvent, les systèmes développés dans le secteur du fret comportent de nombreuses fonctions d'interface communes.

L'IATA est en contact étroit avec des intervenants de l'industrie du fret aérien tels que la FIATA, l'OMD et la CEE-ONU dans le but de développer et de promouvoir des solutions et des normes en matière d'automatisation.

Pour en savoir plus sur les efforts d'automatisation déployés par l'IATA et ses transporteurs membres dans l'industrie du fret aérien, prière de communiquer avec le Responsable mondial du Fret aux bureaux de l'IATA à Genève.

L'IATA publie également le manuel TACT Rules, un document fort utile qui fournit de l'information pratique sur bien des questions liées à l'exploitation au jour le jour. Là aussi, on peut obtenir de plus amples renseignements en écrivant à cargo@iata.org.

CONVENTIONS ET PROTOCOLES

La Convention de Varsovie, telle qu'amendée par les protocoles de La Haye, de Guadalajara et de Montréal ainsi que par la Convention de Montréal (1999), et les Conditions du contrat de transport fournissent le cadre réglementaire à l'intérieur duquel l'industrie internationale du transport aérien mène ses activités.

Il se peut que certains pays ne soient pas signataires de la Convention et de ses Protocoles. Il est donc recommandé aux intermédiaires de demander aux autorités nationales ou au transporteur national si une réglementation différente, en particulier pour ce qui est de la responsabilité, s'applique dans leur territoire.

Certaines conventions et certains protocoles sont reproduits ci-après à des fins d'information. Pour avoir des textes à jour, il est toutefois préférable d'aller sur le site Web de l'IATA au www.iata.org/customer-portal/Pages/index.aspx ou celui de la FIATA au www.fiata.org.

CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL^{*} (Convention 1929 de Varsovie)

CHAPITRE PREMIER

Objet – Définitions

Article Premier

1. La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

2. Est qualifié «*transport international*,» au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le

¹ Texte adopté lors de la 2ème Conférence de Droit Privé Aérien, 4-12 octobre 1929, Varsovie. [PN]

fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

Article 2

1. La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1er.

2. Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II

Titre de transport

Section I — Billet de passage

Article 3

1. Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

- a) le lieu et la date de l'émission;
- b) les points de départ et de destination;
- c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

- e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.
2. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section II – Bulletin de bagages

Article 4

1. Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.
2. Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.
3. Il doit contenir les mentions suivantes:
 - a) le lieu et la date de l'émission;
 - b) les points de départ et de destination;
 - c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
 - d) le numéro du billet de passage;
 - e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;
 - f) le nombre et le poids des colis;
 - g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;
 - h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.
4. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section III – Lettre de transport aérien

Article 5

1. Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé «lettre de transport aérien»; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.
2. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.
2. Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.
3. La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.
4. La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.
5. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes:

- a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;
- b) les points de départ et de destination;
- c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- d) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- e) le nom et l'adresse du premier transporteur;
- f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu;
- g) la nature de la marchandise;
- h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;
- i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;
- j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage;
- k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;
- l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;
- m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;

- n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;
- o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;
- p) le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre (via) s'ils ont été stipulés;
- q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Article 9

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 (a) à i) inclusivement et q)), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Article 10

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.
2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article 11

1. La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.
2. Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.
2. Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

1. Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 16

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

CHAPITRE III

Responsabilité du transporteur

Article 17

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article 18

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

3. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20

1. Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2. Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article 21

Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 22²

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt cinq mille francs (*8.300 Droits de Tirage spéciaux*). Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la

rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs (*17 Droits de Tirage spéciaux*) par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3. En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limité à cinq mille francs (*332 Droits de Tirage spéciaux*) par voyageur.

4. Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Article 23

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 24

1. Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article 25

1. Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

2. Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

² Le Protocole additionnel de Montréal no 1 modifie les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 22 en remplaçant les sommes exprimées en francs par les sommes exprimées en Droits de Tirage spéciaux, telles qu'indiquées en italique. Ce Protocole modifie également le paragraphe 4. (Voir le texte modifié, en anglais, section 5.6.) [PN]

Article 26

1. La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.
2. En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.
3. Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.
4. A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre ses ayants droit.

Article 28

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.
2. La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.
2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30

1. Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.
2. Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV

Dispositions relatives aux transports combinés

Article 31

1. Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.
2. Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

CHAPITRE V

Dispositions générales et finales

Article 32

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.

Article 33

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Article 34

La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Article 37

1. La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2. Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

3. Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Article 38

1. La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

2. L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

3. L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Article 39

1. Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 40

1. Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

2. En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoire sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leurs déclarations originelle.

3. Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Article 41

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 octobre 1929 restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

PROTOCOLE ADDITIONNEL Ad Article 2

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2 alinéa premier, de la présente Convention ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.³

³ Voir liste des Parties Contractantes à la Section 5.2. [PN]

Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929, signé à la Haye, le 28 septembre 1955 (Protocole de La Haye 1955)

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier

A l'article premier de la Convention -

(a) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"2. Est qualifié *transport international*, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention."

(b) l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État."

Article II

A l'article 2 de la Convention -

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"2. La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux."

Article III

A l'article 3 de la Convention -

(a) l'alinéa 1^{er} est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant:

(a) l'indication des points de départ et de destination;

(b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

(c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages."

(b) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 (c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22."

Article IV

A l'article 4 de la Convention -

(a) les alinéas 1, 2 et 3 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante:-

"1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1^{er}, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir:

(a) l'indication des points de départ et de destination;

(b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

(c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages."

(b) l'alinéa 4 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"2. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 (c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 (c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2."

Article V

A l'article 6 de la Convention -
l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"3. La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef."

Article VI

L'article 8 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"La lettre de transport aérien doit contenir:

- (a) l'indication des points de départ et de destination;
- (b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;
- (c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises."

Article VII

L'article 9 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa (c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2."

Article VIII

A l'article 10 de la Convention -
l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes."

Article IX

A l'article 15 de la Convention -
l'alinéa suivant est inséré:-

"3. Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable."

Article X

L'alinéa 2 de l'article 20 de la Convention est supprimé.

Article XI

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:-

"Article 22

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. (a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

(b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par passager.

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement."

Article XII

A l'article 23 de la Convention, la disposition actuelle devient l'alinéa 1^{er}, et l'alinéa 2 suivant est ajouté:-

"2. L'alinéa 1^{er} du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées."

Article XIII

A l'Article 25 de la Convention -
les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante:-

"Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonctions."

Article XIV

Après l'article 25 de la Convention, l'article suivant est inséré:-

"Article 25 A

1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement."

Article XV

A l'article 26 de la Convention -
l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition."

Article XVI

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:-

"Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne."

Article XVII

Après l'article 40 de la Convention l'article suivant est inséré:-

"Article 40 A

1. A l'article 37, alinéa 2 et à l'article 40, alinéa 1^{er}, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie *État*. Dans tous les autres cas, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie un État dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

2. Aux fins de la Convention, le mot *territoire* signifie non seulement le territoire métropolitain d'un État, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures."

CHAPITRE II

CHAMP D'APPLICATION
DE LA CONVENTION AMENDÉE**Article XVIII**

La Convention amendée par le présent protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux États parties au présent protocole, soit sur le territoire d'un seul État partie au présent protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article XIX

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955*.

Article XX

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XXII, alinéa 1^{er}, le présent Protocole restera ouvert à la signature à tout État qui aura ratifié la Convention ou y aura adhéré, ainsi qu'à tout État ayant participé à la Conférence à laquelle ce Protocole a été adopté.

Article XXI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par ce Protocole.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

Article XXII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

Article XXIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

Article XXIV

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne de la notification de dénonciation.

3. Entre les parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article XXV

1. Le présent Protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un État partie à ce Protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.

2. Tout État pourra, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation du présent Protocole ne vise pas un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

3. Tout État pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que le présent Protocole s'appliquera à un ou plusieurs des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.

4. Tout État partie à ce Protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article XXIV, alinéa 1^{er}, dénoncer le présent Protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

Article XXVI

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, un État pourra à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit État et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

Article XXVII

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne notifiera immédiatement aux Gouvernements de tous les États signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les États parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'aviation civile internationale:

- (a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature;
- (b) le dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à ce dernier et la date de ce dépôt;
- (c) la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur conformément à l'alinéa 1^{er} de l'article XXII;
- (d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- (e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XXV et la date de réception; et
- (f) la réception de toute notification faite en vertu de l'article XXVI et la date de réception.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à la Haye le vingt-huitième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent cinquante-cinq, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention avait été rédigée, fera foi.

Le présent Protocole sera déposé auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne où, conformément aux dispositions de l'article XX, il restera ouvert à la signature, et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées du présent Protocole aux Gouvernements de tous les États signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les États parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

CONVENTION

**complémentaire à la Convention de
Varsovie, pour l'unification de certaines
règles relatives au transport aérien
international effectué par une personne
autre que le transporteur**

Signée à Guadalajara le 18 septembre 1961

LES ÉTATS SIGNATAIRES DE LA PRÉSENTE CONVENTION

CONSIDÉRANT que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport

CONSIDÉRANT qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Article Premier

Dans la présente Convention:

(a) "Convention de Varsovie" signifie soit la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie, amendée à la Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa (b), est régi par l'une ou par l'autre;

(b) "transporteur contractuel" signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur;

(c) "transporteur de fait" signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa (b) mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article II

Sauf disposition contraire de la présente Convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier, alinéa (b), est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article III

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite Convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article IV

Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la Convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la Convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

Article V

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente Convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la Convention de Varsovie.

Article VI

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi dans

l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au delà de la limite qui lui est applicable.

Article VII

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article VIII

Toute action en responsabilité, prévue à l'article VII de la présente Convention doit être portée au choix du demandeur soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la Convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article IX

1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu de la présente Convention ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

3. Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les

parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article VIII.

Article X

Sous réserve de l'article VII, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

Article XI

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article XIII, est ouverte à la signature de tout État qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

Article XII

1. La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires.
2. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique.

Article XIII

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de cinq États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation de l'aviation civile internationale par le Gouvernement des États-Unis du Mexique.

Article XIV

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout État membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Article XV

1. Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement des États-Unis du Mexique.

2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis du Mexique.

Article XVI

1. Tout État contractant peut, lors de la ratification de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou ultérieurement, déclarer au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des États-Unis du Mexique que la présente Convention s'étendra à l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. Quatre-vingt-dix jours après la date de réception de ladite notification par le Gouvernement des États-Unis du Mexique, la présente Convention s'étendra aux territoires visés par la notification.

3. Tout État contractant peut, conformément aux dispositions de l'article XV, dénoncer la présente Convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet État représente dans les relations extérieures.

Article XVII

Il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

Article XVIII

Le Gouvernement des États-Unis du Mexique notifiera à l'Organisation de l'aviation civile internationale et à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution

spécialisée:

- (a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- (b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- (c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément au premier paragraphe de l'article XIII;
- (d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- (e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XVI et la date de réception.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Guadalajara, le dix huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et un en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi. Le Gouvernement des États-Unis du Mexique établira une traduction officielle du texte de la Convention en langue russe.

La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique où conformément aux dispositions de l'article XI, elle restera ouverte à la signature et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à l'Organisation de l'aviation civile internationale et à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article II

L'alinéa 2 de l'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par les alinéas 2 et 3 suivants:

"2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente Convention autres que celles de l'alinéa 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux."

Article III

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (articles 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants:

"Section III. - Documentation relative aux marchandises

Article 5

1. Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce

dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

3. L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'alinéa 2 ci-dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.

Article 6

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention "pour le transporteur"; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention "pour le destinataire"; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

(a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;

(b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés distincts, lorsque les autres moyens visés à l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.

Article 8

La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent:

(a) l'indication des points de départ et de destination;

(b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

(c) la mention du poids de l'expédition.

Article 9

L'inobservation des dispositions des articles 5 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Article 10

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de la marchandise ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

Article 11

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise font foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de la marchandise, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de la marchandise.

Article 16

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants."

Article IV

L'article 18 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 18

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

3. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

- (a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
- (b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;
- (c) un fait de guerre ou un conflit armé;
- (d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

4. Le transport aérien, au sens des alinéas précédents, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien."

Article V

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 20

Dans le transport de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre."

Article VI

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 21

1. Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

2. Dans le transport de marchandises, le transporteur est exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué."

Article VII

A l'article 22 de la Convention -

(a) A l'alinéa 2 (a) les mots "et de marchandises" sont supprimés.

(b) Après l'alinéa 2 (a), l'alinéa suivant est inséré:

"(b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison."

(c) L'alinéa 2 (b) devient l'alinéa 2 (c).

(d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré:

"6. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2 (b) de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause."

Article VIII

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 24

1. Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

2. Dans le transport de marchandises, toute action en réparation introduite, à quelque titre que ce soit, que ce soit en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Ces limites de responsabilité constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité."

Article IX

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 25

Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions."

Article X

L'alinéa 3 de l'article 25 A de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"3. Dans le transport de passagers et de bagages, les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec

l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement."

Article XI

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré:

"Article 30 A

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne."

Article XII

L'article 33 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 33

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5, rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention."

Article XIII

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 34

Les dispositions des articles 3 à 8 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne."

CHAPITRE II

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDÉE

Article XIV

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux États parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul État partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article XV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

Article XVI

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XVIII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les États.

Article XVII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XVIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le

quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XIX

1. Après son entrée en vigueur le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article XX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

Article XXI

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:

(a) Tout État peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit État et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

(b) Tout État peut, lors de la ratification du Protocole additionnel n^o 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n^o 4 de Montréal de 1975*, dans la mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. Tout État qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XXII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les États parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les États qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XXIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée "Convention de Guadalajara"), toute référence à la "Convention de Varsovie" contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n^o 4 de Montréal de 1975*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe (b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XXIV

Si deux ou plusieurs États sont parties d'une part au présent Protocole et d'autre part au Protocole de Guatemala de 1971 ou au Protocole additionnel n^o 3 de Montréal de 1975, les règles suivantes s'appliquent entre eux:

(a) en ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole l'em-

portent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 ou par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975;

(b) en ce qui concerne les passagers et les bagages, les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala ou par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975 l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole.

Article XXV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale jusqu'au 1er janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XVIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

Convention concernant l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international , Montreal 29 Mayo, 1999 (Montreal Convention 1999)

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la « Convention de Varsovie » et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Chapitre I - Généralités

Article 1

Champ d'application

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.
2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est

prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

Article 2

Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

Chapitre II - Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises

Article 3

Passagers et bagages

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit

constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

Article 4

Marchandises

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

Article 5

Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;
- c) la mention du poids de l'expédition.

Article 6

Document relatif à la nature de la marchandise

L'expéditeur peut être tenu pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

Article 7

Description de la lettre de transport aérien

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.
2. Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.
3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.
4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 8

Documents relatifs à plusieurs colis

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

- a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;
- b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

Article 9

Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Article 10

Responsabilité pour les indications portées dans les documents

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.
2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en

raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

Article 11

Valeur probante des documents

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

Droit de disposer de la marchandise

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

Livraison de la marchandise

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.
2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.
3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15

Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.
2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

Article 16

Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.
2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III - Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice

Article 17

Mort ou lésion subie par le passager - Dommage causé aux bagages

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.
2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.
3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.
4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme « bagages » désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

Article 18

Dommage causé à la marchandise

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.
2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:
 - a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
 - b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;
 - c) un fait de guerre ou un conflit armé;
 - d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la

marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

Article 19

Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Article 20

Exonération

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

Article 21

Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:

- a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
- b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 22

Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.
2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.
3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.
4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.
5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.
6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non

compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

Article 23

Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

Article 24

Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la

cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

Article 25

Stipulation de limites

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

Article 26

Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 27

Liberté de contracter

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion

d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Article 28

Paiements anticipés

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

Article 29

Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Article 30

Préposés, mandataires - Montant total de la réparation

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.
2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.
3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

Article 31

Délais de protestation

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le

destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 32

Décès de la personne responsable

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

Article 33

Juridiction compétente

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États Parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

a) « accord commercial » signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

b) « résidence principale et permanente » désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

Article 34

Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

Article 35

Délai de recours

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 36

Transporteurs successifs

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le

premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

Article 37

Droit de recours contre des tiers

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

Chapitre IV - Transport intermodal

Article 38

Transport intermodal

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Chapitre V - Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

Article 39

Transporteur contractuel - Transporteur de fait

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée « transporteur contractuel ») conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée « transporteur de fait ») effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article 40

Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article 41

Attribution mutuelle

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.
2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article 42

Notification des ordres et protestations

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

Article 43

Préposés et mandataires

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

Article 44

Cumul de la réparation

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la

réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

Article 45

Notification des actions en responsabilité

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article 46

Juridiction annexe

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article 47

Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

Article 48

Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

Chapitre VI - Autres dispositions

Article 49

Obligation d'application

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

Article 50

Assurance

Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

Article 51

Transport effectué dans des circonstances extraordinaires

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

Article 52

Définition du terme « jour »

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Chapitre VII - Dispositions protocolaires

Article 53

Signature, ratification et entrée en vigueur

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la Convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une « organisation régionale d'intégration économique » est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente

convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b) , de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un « État partie » ou « d'États parties » s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d' « une majorité des États parties » et d' « un tiers des États parties » ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.
4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.
5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.
6. La présente convention entrera en vigueur le sixtième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.
7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:
 - a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;
 - b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;
 - c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;
 - d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;
 - e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

Article 54

Dénonciation

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.
2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingt jours après la date à laquelle le dépositaire

aura reçu la notification.

Article 55

Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

1. entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:

a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie) ;

b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye) ;

c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara) ;

d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala) ;

e) Protocoles additionnels nos 1 à 3 et Protocole de Montréal no 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou

2. dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

Article 56

États possédant plus d'un régime juridique

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au depositaire et indique expressément les

unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:

a) les références, à l'article 23, à la « monnaie nationale » sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;

b) à l'article 28, la référence à la « loi nationale » est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

Article 57

Réserves

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal le 28^e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.



LISTE DES COMPAGNIES MEMBRES DE L'IATA

ABX Air	Amapola Flyg
Aegean Airlines	American Airlines
Aer Lingus	ANA
Aero Republica	APG Airlines
Aeroflot	Arkia Israeli Airlines
Aerolineas Argentinas	Asiana Airlines
Aeromar	ASKY
Aeromexico	ASL Airlines France
Africa World Airlines	Atlantic Airways
Air Algerie	Atlas Air
Air Arabia	Austrian
Air Astana	Avianca
Air Austral	Avianca Costa Rica
Air Baltic	Avianca Ecuador
Air Botswana	Azerbaijan Airlines
Air Burkina	Azores Airlines
Air Cairo	Azul Brazilian Airlines
Air Caledonie	Badr Airlines
Air Canada	Bahamasair
Air Caraibes	Bamboo Airways
Air China	Bangkok Airways
Air Corsica	Batik Air
Air Dolomiti	Batik Air Malaysia
Air Europa	Belavia Belarusian Airlines
Air France	Biman Bangladesh Airlines
Air Guilin	Binter Canarias
Air India	Blue Air
Air Koryo	BoA Boliviana de Aviacion
Air Macau	Braathens Regional Airways
Air Madagascar	British Airways
Air Malta	Brussels Airlines
Air Mauritius	Bulgaria Air
Air Moldova	CAL Cargo Airlines
Air New Zealand	Camair-Co
Air Niugini	Cambodia Angkor Air
Air Nostrum	Capital Airlines
Air Peace	Cargojet Airways
Air Serbia	Cargolux
Air Seychelles	Caribbean Airlines
Air Tahiti	Carpatair
Air Tahiti Nui	Cathay Pacific
Air Tanzania	Cebu Pacific
Air Transat	China Airlines
Air Vanuatu	China Cargo Airlines
AirBridgeCargo Airlines	China Eastern
Aircalin	China Express Airlines
Airlink	China Postal Airlines
Alaska Airlines	China Southern Airlines
Albastar	CityJet
Allied Air	Condor
AlMasria Universal Airlines	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 Aseman Airlines
Iran Airtour Airline
Israil
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	TAP Portugal
Olympic Air	TAROM
Oman Air	Tassili Airlines
Overland Airways	Thai Airways International
Paranair	Thai Lion Air
Pegas Fly	Thai Smile
Pegasus Airlines	Tianjin Airlines
PGA Portugalia Airlines	TUIfly
Philippine Airlines	Tunisair
PIA Pakistan International Airlines	Turkish Airlines
Polar Air Cargo	T'way Air
Poste Air Cargo	Ukraine International Airlines
Precision Air	UNI AIR
Privilege Style	United Airlines
Qantas	UPS Airlines
Qatar Airways	Ural Airlines
Qazaq Air	Urumqi Air
Ravn Alaska	UTair
Rossiya Airlines	Uzbekistan Airways
Royal Air Maroc	Vietjet
Royal Brunei	Vietnam Airlines
Royal Jordanian	Virgin Atlantic
Ruili Airlines	Virgin Australia
RusLine	Vistara
RwandAir	Volaris
S7 Airlines	Volotea
Safair	Vueling
SAS	Wamos Air
SATA Air Acores	West Air
Saudi Arabian Airlines	WestJet
SCAT Airlines	White Coloured by You
SF Airlines	Wideroe
Shandong Airlines	World2Fly
Shanghai Airlines	Xiamen Airlines
Shenzhen Airlines	YTO Cargo 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	

DÉCLARATION GÉNÉRALE DE NOMINATION

DÉSIGNATION DES INTERMÉDIAIRES DE FRET DE L'IATA EN VERTU D'UNE DÉCLARATION GÉNÉRALE DE NOMINATION POUR LES INTERMÉDIAIRES ENREGISTRÉS DANS LE PROGRAMME EUROPÉEN DE FRET AÉRIEN DE L'IATA (EACP)

(Nom du transporteur membre)

1) Dépose par la présente auprès du directeur général de l'IATA sa déclaration générale de nomination des intermédiaires enregistrés dans le Programme européen de fret aérien de l'IATA (EACP) avec qui il a choisi de faire affaire;

2) Déclare par la présente être d'accord avec les conditions de la [Résolution 805zz](#) et les autres résolutions de l'IATA s'appliquant dans le cadre de l'EACP;

3) Reconnaît par la présente, en tant que membre de l'EACP participant au Système de règlement des comptes de fret (CASS) et au Programme de surveillance des règlements CASS (CSMS), que les exigences concernant notamment des obligations et des garanties financières additionnelles autres que celles pouvant être prévues par l'EACP, sont supprimées;

4) Confirme par la présente que cette Déclaration générale de nomination est effective dans tous les pays où l'EACP s'applique à compter du 1er mai 2004 ou d'une date ultérieure, si celle-ci est spécifiée, et demeure en vigueur jusqu'à ce que son retrait soit demandé par écrit au Directeur général de l'IATA. Le transporteur membre confirme que les pays pour lesquels il ne souhaite pas participer à l'EACP sont les suivants :

(Liste des pays exclus)

5) Reconnaît par la présente que la nomination d'un intermédiaire en particulier en vertu de cette Déclaration générale peut être retirée par avis écrit à l'intermédiaire en question, avec copie au Directeur général de l'IATA.

Établi par : _____
(Signature) (Compagnie aérienne)

(Nom) (Titre)

(Adresse électronique) (Date)

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
FEDERAL EXPRESS (FX)		X	X	X

	EACP	Area 1	Area 2	Area 3
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 : Allemagne, 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 à 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 : Allemagne, 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.



ASSOCIATIONS NATIONALE DE FIATA — L'EUROPE

AUSTRIA

ZENTRALVERBAND SPEDITION & LOGISTIK -ZV-
Mariahilfer Grtel 39/1/1/8
Postfach 207
AT-1150 WIEN
Telephone: ++43-1-512 35 38
Fax: ++43-1-513 14 15
E-Mail: office@spediteure-logistik.at

President:
Mrs Heidegunde Senger-Weiss

Manager:
Mr Andreas Demmer

BELGIUM

CONFEDERATION DES EXPEDITEURS DE BELGIQUE
-CEB-
Jordaenskaai 25 — Bus 3
BE-2000 ANTWERPEN
Telephone: ++32-3-233 67 86
Fax: ++32-3-231 82 02
Internet: www.conexbe.be
E-Mail: ceb@vea-ceb.be

President:
Mr Jean-Claude Delen

Manager:
Mr Frank Boogaerts

CYPRUS

CYPRUS CLEARING AND FORWARDING AGENTS
ASSOCIATION -CCFAA-
339, Saint Andrew,
Andrea Chambers Bldg. Office No. 201
P.O. Box 53124
CY-3300 LIMASSOL
Telephone: ++357-25-37 01 65
Fax: ++357-25-37 02 91
Internet: www.ccci.org.cy
E-Mail: chamberf@cytanet.com.cy

President:
Mr Andreas Kazoulis

Manager:
Mr Iacovos Hadjivarnavas

CZECH REPUBLIC

ASSOCIATION OF FORWARDING AND LOGISTICS OF
THE CZECH REPUBLIC -SSL-
Hansa Trade Center, Ul. 1. pluku 8-10
CZ-10186 PRAGUE 8
Telephone: ++420-2-24 89 13 03
Fax: ++420-2-24 89 13 03
Internet: www.sslczech.cz
E-Mail: ssl@sslczech.cz

President:
Mr Josef Holan

Manager:
Mr Jiri Kladiva

DENMARK

THE DANISH FREIGHT FORWARDERS
ASSOCIATION -DSF-
Borsen
DK-1217 COPENHAGEN
Telephone: ++45-70 13 12 00
Fax: ++45-70 13 12 01
Internet: www.dasp.dk
E-Mail: bla@hts.dk

President:
Mr Bjarne Steffensen

Manager:
Mr Torben Holm

ESTONIA

ESTONIAN FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION
-EFFA-
Tulika 19
EE-10613 TALLINN
Telephone: ++372-6-50 51 02
Fax: ++372-6-50 51 03
Internet: www.ffa.ee
E-Mail: ffa@ffa.ee

President:
Mr Jaan Lepp

Manager:
Mrs Kersti Kraas

FINLAND

FINNISH FREIGHT FORWARDERS' ASSOCIATION —
SUOMEN HUOLINTALIIKKEIDEN LIITTO RY
Eteläranta 10 (3rd floor)
FI-00130 HELSINKI
Telephone: ++358-9-17 28 31
Fax: ++358-9-17 28 32 56
Internet: www.huolintaliitto.fi
E-Mail: maja.niinikoski@huolintaliitto.fi

President:
Mr Henry Fagerstrm

Manager:
Mr Krister Kronlund

FRANCE

TLF — TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE
71, rue Desnouettes
FR-75015 PARIS
Telephone: ++33-1-53 68 40 40
Fax: ++33-1-53 68 40 99
Internet: www.e-tlf.com
E-Mail: hcornede@e-tlf.com

President:
Mr Alain Breau Mr Alain Fauqueur

Manager:
Mr Hervé Cornede

GERMANY

DEUTSCHER SPEDITIONS- UND LOGISTIKVERBAND
E.V. -DSLV-
Weberstrasse 77
P.O. Box 1360
DE-53003 BONN
Telephone: ++49-228-91 44 00
Fax: ++49-228-914 40 99
Internet: www.spediteure.de
E-Mail: info@dslv.spediteure.de

President:
Mr Manfred F. Boes

Manager:
Mr Heiner Rogge

GREECE

ASSOCIATION OF INTERNATIONAL FREIGHT
FORWARDERS & LOGISTICS ENTERPRISES OF
GREECE -IFFAG&L-
137, Syngrou Avenue
GR-17121 ATHENS
Telephone: ++30-210-931 79 41
Fax: ++30-210-931 79 40
Internet: www.otenet.gr/syndde
E-Mail: syndde@otenet.gr

President:
Mr Alex Panokis

Manager:
Ms Irini Leraki

HUNGARY

ASSOCIATION OF HUNGARIAN FORWARDING AND
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS (MAGYAR
SZALLITMANYOZOI ES LOGISZTIKAI SZOLGALTATOK
SZVETSEGE)
P.O. Box 337
HU-1364 BUDAPEST
Telephone: ++36-1-266 69 12
Fax: ++36-1-266 77 44
Internet: www.freightforwarders.hu
E-Mail: hungsped@elender.hu

President:
Mr István Kautz

Manager:
Mr Imre Torma

IRELAND

IRISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION -iifa-
Merchamp House
Vernon Avenue, Clontarf
IE-DUBLIN 3
Telephone: ++353-1-833 14 29
Fax: ++353-1-853 22 68
Internet: www.iifa.ie
E-Mail: iifa@eircom.net

President:
Mr Michael Connolly

Manager:
Mr Pakenham Pim

ITALY

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI — FEDESPEDI -
Via Emilio Cornalia 19
IT-20124 MILANO
Telephone: ++39-02-67 15 41
Fax: ++39-02-67 07 22 85
Internet: www.fedespedi.it
E-Mail: fedespedi@fedespedi.it

President:
Mr Pietro Vavassori

Manager:
Mr Alberto Petrozzi

LATVIA

LATVIAN NATIONAL ASSOCIATION OF FREIGHT FORWARDERS -LAFF-
Ventspils 50
LV-1002 RIGA
Telephone: ++371-7-60 34 83
Fax: ++371-7-60 13 19
Internet: www.laff.lv
E-Mail: laff@inbox.lv

President:
Mr Gundars Liberts

Manager:
Mr Raimonds Toms

LITHUANIA

FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION IN LITHUANIA
Plytu 10
P.O. Box 7
LT-5800 KLAIPEDA
Telephone: ++370-6-31 16 11
Fax: ++370-6-31 16 11
E-Mail: ekspedia@takas.lt

President:
Mr Mindaugas Karalius

Manager:
Mr Kestutis Norkus

LITHUANIAN NATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION -LINEKA-
Verkiu 44 — 306
LT-2600 VILNIUS
Telephone: ++370-2-77 90 36
Fax: ++370-2-77 90 36
Internet: www.lineka.lt
E-Mail: lineka@post.5ci.lt

President:
Mr Vytautas Levickas

Manager:
Mrs Olga Fadina

NETHERLANDS

FENEX — NETHERLANDS ASSOCIATION FOR FORWARDING AND LOGISTICS
ECT Building 3, Seattleweg 7 Portnumber 2801
P.O. Box 54200
NL-3008 JE ROTTERDAM
Telephone: ++31-10-402 03 98
Fax: ++31-10-452 73 67
Internet: www.fenex.nl
E-Mail: fenex@fenex.nl

President:
Mr Th.C. Damen

Manager:
Mr P.J.N. Van Os

NORWAY

NORWEGIAN LOGISTICS AND FREIGHT ASSOCIATION
Essendropsgate
Postboks 5489, Majorstuen 3
NO-0305 OSLO
Telephone: ++47-23 08 87 80
Fax: ++47-23 08 87 81
Internet: www.ltl.no
E-Mail: trn@ltl.no

President:
Mr Michael Holmström

Manager:
Mr Tom Rune Nilsen

POLAND

POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION -PIFFA-
Swietojsanska Str. No. 3/2
PL-81-368 GDYNIA
Telephone: ++48-58-620 98 26
Fax: ++48-58-661 39 35
Internet: www.pisil.3miasto.net
E-Mail: pisil@3miasto.net

President:
Mr Franciszek Jasniak

Manager:
Mrs Elzbieta Soszynska

PORTUGAL

ASSOCIACAO DOS TRANSITARIOS DE PORTUGAL -APAT-
Av. Duque de Avila 9-7
PT-1000-138 LISBOA
Telephone: ++351-21-318 71 00
Fax: ++351-21-318 71 09
Internet: www.apat.pt
E-Mail: apatlis@apat.pt

President:
Mr Henrique Cardoso

Manager:
Mr Rogerio Alves Vieira

SLOVAKIA

ASSOCIATION OF LOGISTICS AND FREIGHT
FORWARDING OF THE SLOVAK REPUBLIC -ZLZ SR-
Nobelova 18
SK-83102 BRATISLAVA
Telephone: ++421-2-49 23 12 78
Fax: ++421-2-44 45 90 21
Internet: www.zzs.sk
E-Mail: zzs@zzs.sk

President:
Mr Frantisek Komora

Manager:
Mr Libor Kysucky

SLOVENIA

CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY OF
SLOVENIA Transport and Communications Association
Dimiceva 13
SI-1504 LJUBLJANA
Telephone: ++386-1-589 82 32
Fax: ++386-1-589 81 00
Internet: www.gzs.si
E-Mail: viktor.trstenjak@gzs.si

President:
Mr Rok Svetek

Manager:
Mr Victor Trstenjak

SPAIN

FEDERACION ESPANOLA DE TRANSITARIOS,
EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y ASIMILADOS
-FETEIA-
Via Laietana, 32-34 — 4
ES-08003 BARCELONA
Telephone: ++34-93-268 94 30
Fax: ++34-93-319 20 80
Internet: www.feteia.org

President:
Mr Jordi Mallol

Manager:
Mr Manuel M. Vicens Matas

SWEDEN

SWEDISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION
-SIFA-
Ansgariegatan 10
P.O. Box 17114
SE-10462 STOCKHOLM
Telephone: ++46-8-442 43 80
Fax: ++46-8-84 43 00
Internet: www.swedfreight.se
E-Mail: info@swedfreight.se

President:
Mr Jan Sundling

Manager:
Mr Stefan Back

SWITZERLAND

VERBAND SCHWEIZERISCHER SPEDITIONS- UND
LOGISTIKUNTERNEHMEN-SPEDLOGSWISS
Elisabethenstrasse 44
P.O. Box
CH-4002 BASEL
Telephone: ++41-61-205 98 00
Fax: ++41-61-205 98 01
Internet: www.spedlogswiss.com
E-Mail: office@pedlogswiss.com

President:
Mr Paul Kurrus

Manager:
Mr Martin Oeschger

UNITED KINGDOM

BRITISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION —
BIFA
Redfern House, Browells Lance
GB FELTHAM,
MIDDLESEX TW13 7EP
Telephone: ++44-208-8442266
Fax: ++44-208-8905546
Internet: www.bifa.org
E-Mail: bifa@bifa.org

Director General:
Mr Robert Keen

Air Policy & Compliance:
Mr Michael Jones

TROISIÈME PARTIE

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' signifie 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.

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).

* Cette résolution est dans la possession de tous les Agents de Fret IATA.

RÉSOLUTION 600a* (CSC)

LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

CSC(29)600a*
CBPP(17)600a*

Expiration: Indefinite
Type: B

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.

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 nommé '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.

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 Feuille 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
Feuille No. 8 (pour l'Agent)	Blanc
Original No. 1 (pour le Transporteur Emetteur)	Vert
Original 2 (pour le Destinataire)	Rose
Feuille No. 4 (reçu de Livraison)	Jaune
Feuille No. 5 (exemplaire supplémentaire)	Blanc
Feuille No. 6 (exemplaire supplémentaire)	Blanc
Feuille 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 Feuille 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

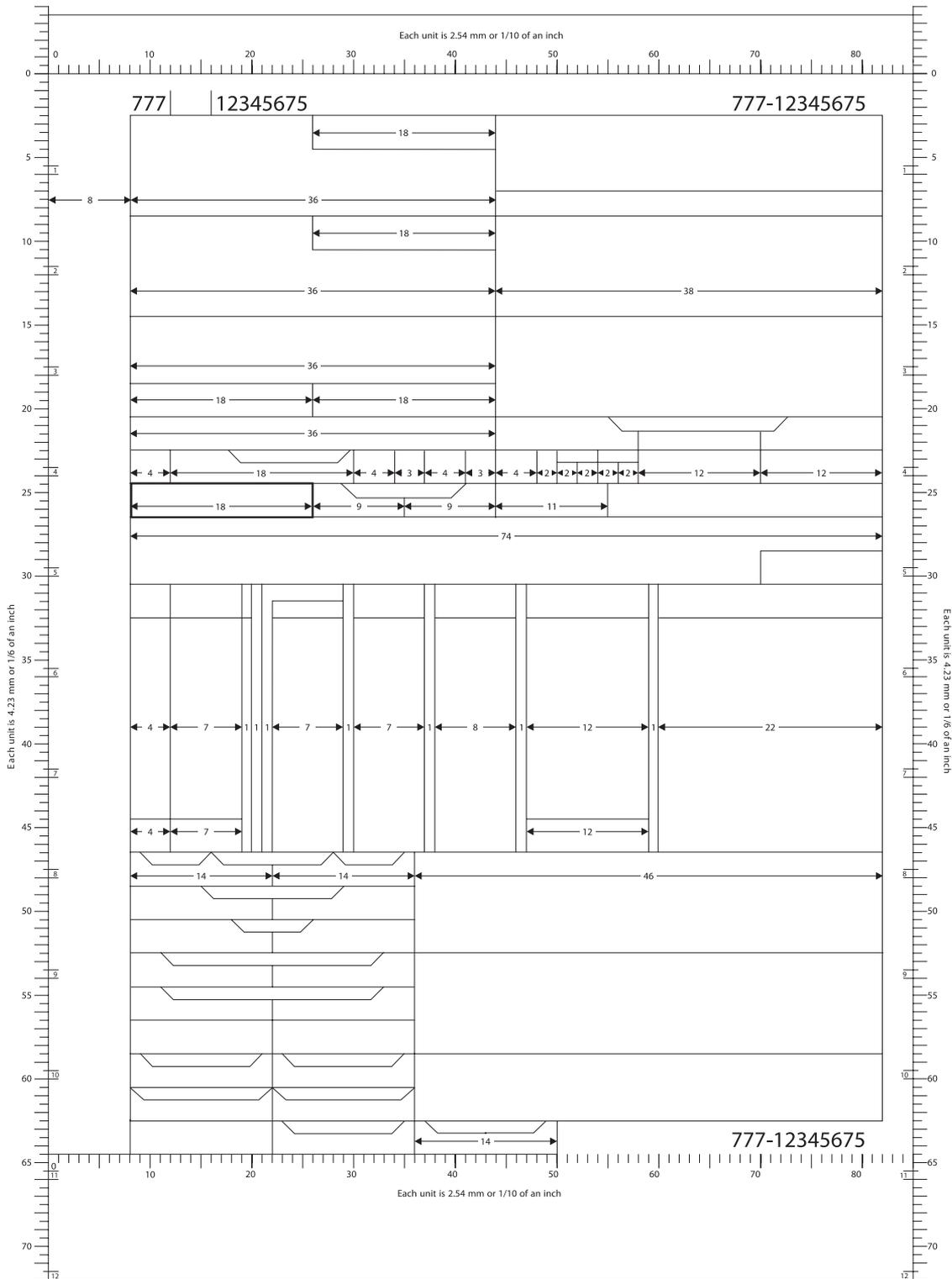
7.1 Les Conditions du contrat IATA actuellement en vigueur seront imprimées sur un minimum de trois exemplaires originaux de la lettre de transport aérien d'exploitant aérien et neutre.

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'

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			
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing				Reference Number		Optional Shipping Information	
To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency
							CHGS Code
							WT/VAL Code
							Other Code
				Declared Value for Carriage		Declared Value for Customs	
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE – If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".	
Handling Information							SCI
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
		Valuation Charge					
		Tax					
		Total Other Charges Due Agent					
		Total Other Charges Due Carrier					
Total Prepaid		Total Collect					
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency					
		Charges at Destination		Total Collect Charges			
For Carrier's Use only at Destination							
				Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent			
				Signature of Shipper or his Agent			

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)



RÉSOLUTION 600a

Annexe 'A'

Appendice 'C'

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		Received in Good Order and Condition			
				at (place) _____ on (date/time) _____			
				Signature of Consignee or his Agent			
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information			
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing				Reference Number			
				Optional Shipping Information			
To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to		
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Amount of Insurance			
				INSURANCE – If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".			
Handling Information							
					SCI		
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
		Valuation Charge					
		Tax					
		Total Other Charges Due Agent					
		Total Other Charges Due Carrier					
		Total Prepaid		Total Collect			
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		Executed on (date)		at (place) _____ Signature of Issuing Carrier or its Agent	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges			

COPY 4 (DELIVERY RECEIPT)



RÉSOLUTION 600a

Annexe 'A'

Appendice 'D'

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			
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing				Reference Number			
				Optional Shipping Information			
To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to		
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Currency	Declared Value for Carriage		
				CHGS Code	Declared Value for Customs		
				WT/VAL			
				Other			
				PPD			
				COLL			
				PPD			
				COLL			
				Amount of Insurance	INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".		
Handling Information							
SCI							
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
		Valuation Charge					
		Tax					
		Total Other Charges Due Agent				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
		Total Other Charges Due Carrier					
						Signature of Shipper or his Agent	
Total Prepaid		Total Collect					
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency					
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent	

RÉSOLUTION 600a

Annexe 'A'

Appendice 'E'

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											
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information									
Agent's IATA Code		Account No.											
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing				Reference Number				Optional Shipping Information					
To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency	CHGS Code	WT/VAL	Other PPD COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs	
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Amount of Insurance				INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".					
Handling Information													
											SCI		
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)						
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges							
		Valuation Charge											
		Tax											
		Total Other Charges Due Agent				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.							
		Total Other Charges Due Carrier				..... Signature of Shipper or his Agent						
Total Prepaid		Total Collect											
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency											
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent							



RÉSOLUTION 600a
Annexe 'A'
Appendice 'F/1'

Form 1: Shipper's Name and Address, Shipper's Account Number, Consignee's Name and Address, Consignee's Account Number, Issuing Carrier's Agent Name and City. Includes barcode and text: Not Negotiable Air Waybill Issued by. Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.

Form 2: Shipper's Name and Address, Shipper's Account Number, Consignee's Name and Address, Consignee's Account Number, Issuing Carrier's Agent Name and City. Includes barcode and text: Not Negotiable Air Waybill Issued by. Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.



Form 3: Shipper's Name and Address, Shipper's Account Number, Consignee's Name and Address, Consignee's Account Number, Issuing Carrier's Agent Name and City. Includes text: Not Negotiable Air Waybill Issued by. Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.

RÉSOLUTION 600a

Annexe 'A'

Appendice 'F/2'

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					
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing		Reference Number		Optional Shipping Information			
To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to		
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Amount of Insurance	INSURANCE – If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".		
Handling Information					SCI		
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
		Valuation Charge					
		Tax					
		Total Other Charges Due Agent					
		Total Other Charges Due Carrier					
		Total Prepaid		Total Collect		Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		Executed on (date)		at (place)	
						Signature of Issuing Carrier or its Agent	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges			

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)



RÉSOLUTION 600a

Annexe 'A'

Appendice 'F'

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		<p>Not Negotiable Air Waybill Issued by</p> <p>Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.</p>			
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number					
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information			
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing				Reference Number		Optional Shipping Information	
To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency
							CHGS Code
							WT/VAL Code
							Other Code
							Declared Value for Carriage
							Declared Value for Customs
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".	
Handling Information							
							SCI
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
		Valuation Charge					
		Tax					
		Total Other Charges Due Agent					
		Total Other Charges Due Carrier					
		Total Prepaid		Total Collect			
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency					
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges			
				Executed on (date)		at (place)	
						Signature of Issuing Carrier or its Agent	
						Signature of Shipper or his Agent	

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 transporteur 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 transporteur 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 ^{1A} compagnie aérienne

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 transporteur/agent/expéditeur procédant à 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 ainsi que 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 (All 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 (All 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 (All 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 le traitement de l'expédition⁽²¹⁾

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 animaux 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 peut 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 (Minimum 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 de 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 poids 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 de tarification M;

2.18.8.2 lorsqu'un tarif normal est applicable, inscrire ce tarif par unité de poids sur la ligne de tarification 'N';

2.18.8.3 lorsqu'un tarif est basé sur la quantité, inscrire ce tarif par unité de poids sur la ligne de 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 spécial 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 la ligne de tarification 'P';

2.18.8.6 lorsqu'un tarif spécial est appliqué, inscrire ce tarif par unité de poids sur la ligne de tarification 'C';

2.18.8.7 lorsqu'un tarif avec réduction 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 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';

2.18.8.9(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 (-);

2.18.8.10 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.

2.18.9 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 ^(22I) marchandises (y compris dimensions ou volume)

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 payé (26A)

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 payables en port dû ^(30B)

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) à ^(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 code-barre, 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 Feuille 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 Feuille 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 utilisés 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'

1A	1	1B	99	1A	1B		
Shipper's Name and Address 2			Shipper's Account Number 3	Not Negotiable 99 1C			
			Air Waybill				
			Issued by 99				
			Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. 1D				
Consignee's Name and Address 4			Consignee's Account Number 5	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 6			Accounting Information 10				
Agent's IATA Code 7			Account No. 8	11C 11D 11E 11F 12 13 14A 14B 15A 15B 15C 15D 15E 15F 15G 15H 15I 15J 15K 15L 15M 15N 15O 15P 15Q 15R 15S 15T 15U 15V 15W 15X 15Y 15Z 1E			
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing 9			Reference Number 12	Optional Shipping Information 13 14A 14B 15A 15B 15C 15D 15E 15F 15G 15H 15I 15J 15K 15L 15M 15N 15O 15P 15Q 15R 15S 15T 15U 15V 15W 15X 15Y 15Z 16 17			
To 11A	By First Carrier 11B	Routing and Destination 11C	to	by	to		
Airport of Destination 18			Requested Flight/Date 19A 19B	Amount of Insurance 20	INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance". 20A		
Handling Information 21 19A 19B 20 20A 21A SCI							
No. of Pieces RCP 22A	Gross Weight 22B	kg lb 22C	Rate Class Commodity Item No. 22D 22E	Chargeable Weight 22F	Rate / Charge 22G	Total 22H	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) 22I
Prepaid 24A		Weight Charge 24B		Collect 24C		Other Charges 23	
Valuation Charge 25A		Tax 25B					
Total Other Charges Due Agent 26A		Total Other Charges Due Carrier 26B					
Total Prepaid 27A		Total Collect 27B					
Currency Conversion Rates 28A		CC Charges in Dest. Currency 28B					
For Carrier's Use only at Destination 29A		Charges at Destination 29B		Total Collect Charges 29C			
				Executed on (date) 30A		at (place) 30B	
				Signature of Shipper or his Agent 31		Signature of Issuing Carrier or its Agent 32A 32B 32C	
				Total Collect Charges 33A			
				Total Collect Charges 33B			
				Total Collect Charges 33C			
				Total Collect Charges 33D			

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	Supplément 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 tax)
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	Surestaries (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 :

- Supposons que les sept premiers chiffres du numéro de série sont « 1234567 »;
- On divise 1234567 par 7

$$\begin{array}{r}
 \overline{) 1234567} \\
 \underline{7} \\
 53 \\
 \underline{49} \\
 44 \\
 \underline{42} \\
 25 \\
 \underline{21} \\
 46 \\
 \underline{42} \\
 47 \\
 \underline{42} \\
 5 \longrightarrow \text{Reste}
 \end{array}$$

- « 5 » étant le reste, ce sera le huitième chiffre, c.-à-d. le chiffre de contrôle dans le numéro de série.
- 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 encadrés 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 ² transport aérien

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 de la lettre de transport interne ⁶

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 l'article/du produit ⁶

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.

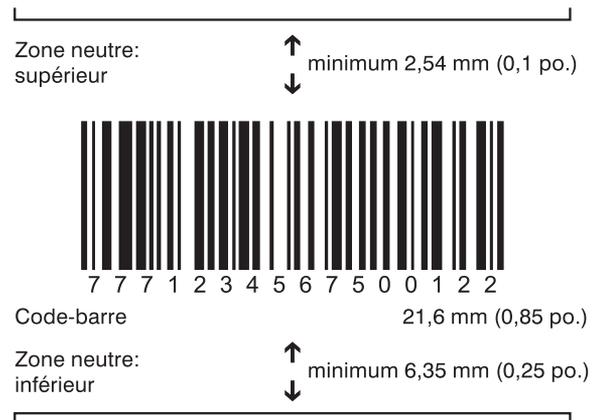
Exemples :

- 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]

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 :

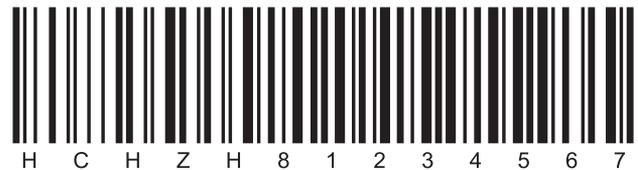
- No. de la LT interne : CHZH8-1234567
- Destination : ABY, Nombre de colis de la LT interne : 99

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 :

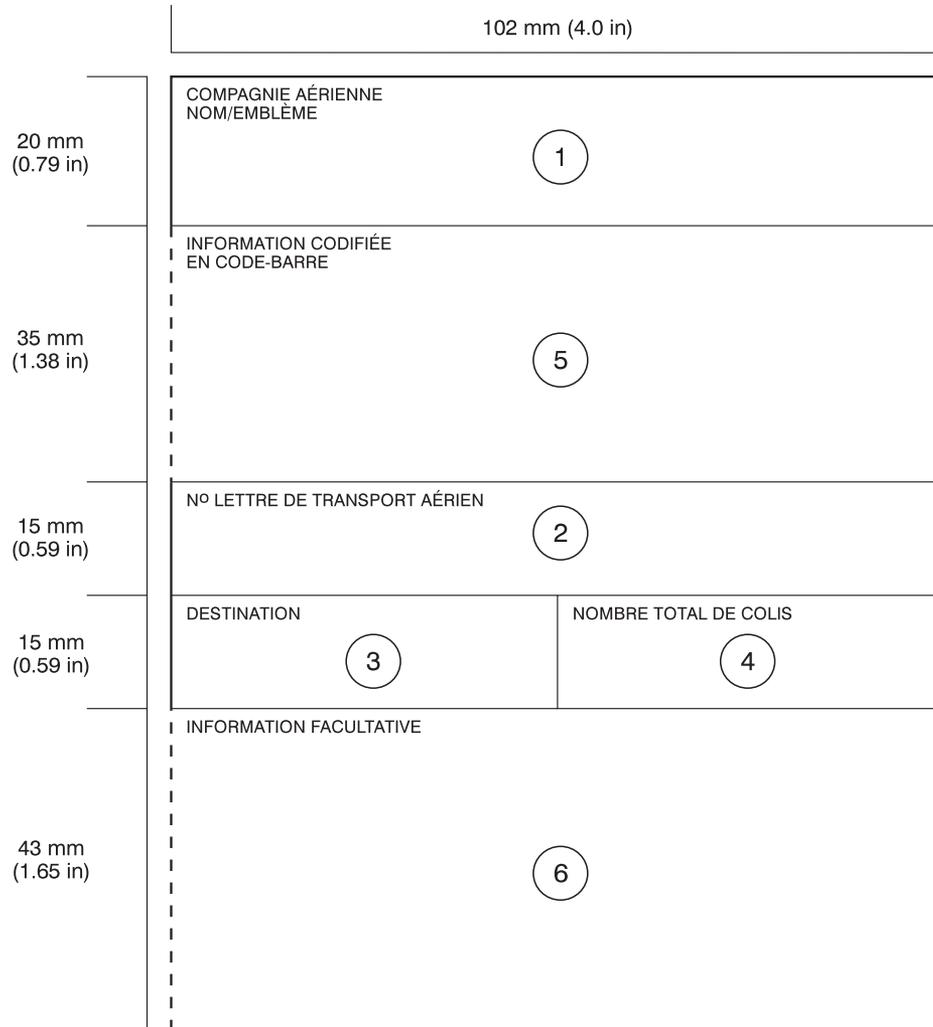


* La codification des informations spécifiques transporteur/client devra figurer comme dernières données codées.

RÉSOLUTION 606

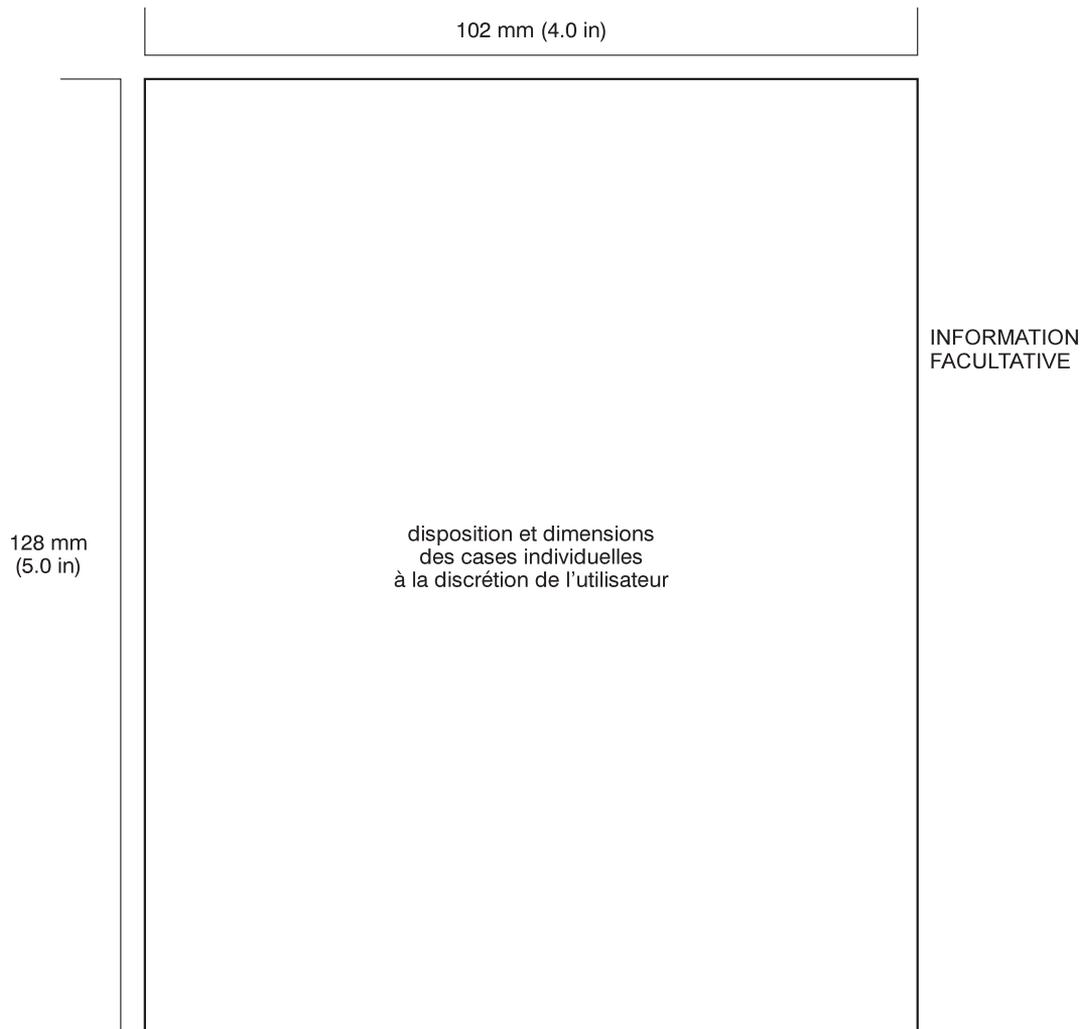
Annexe 'C'

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.

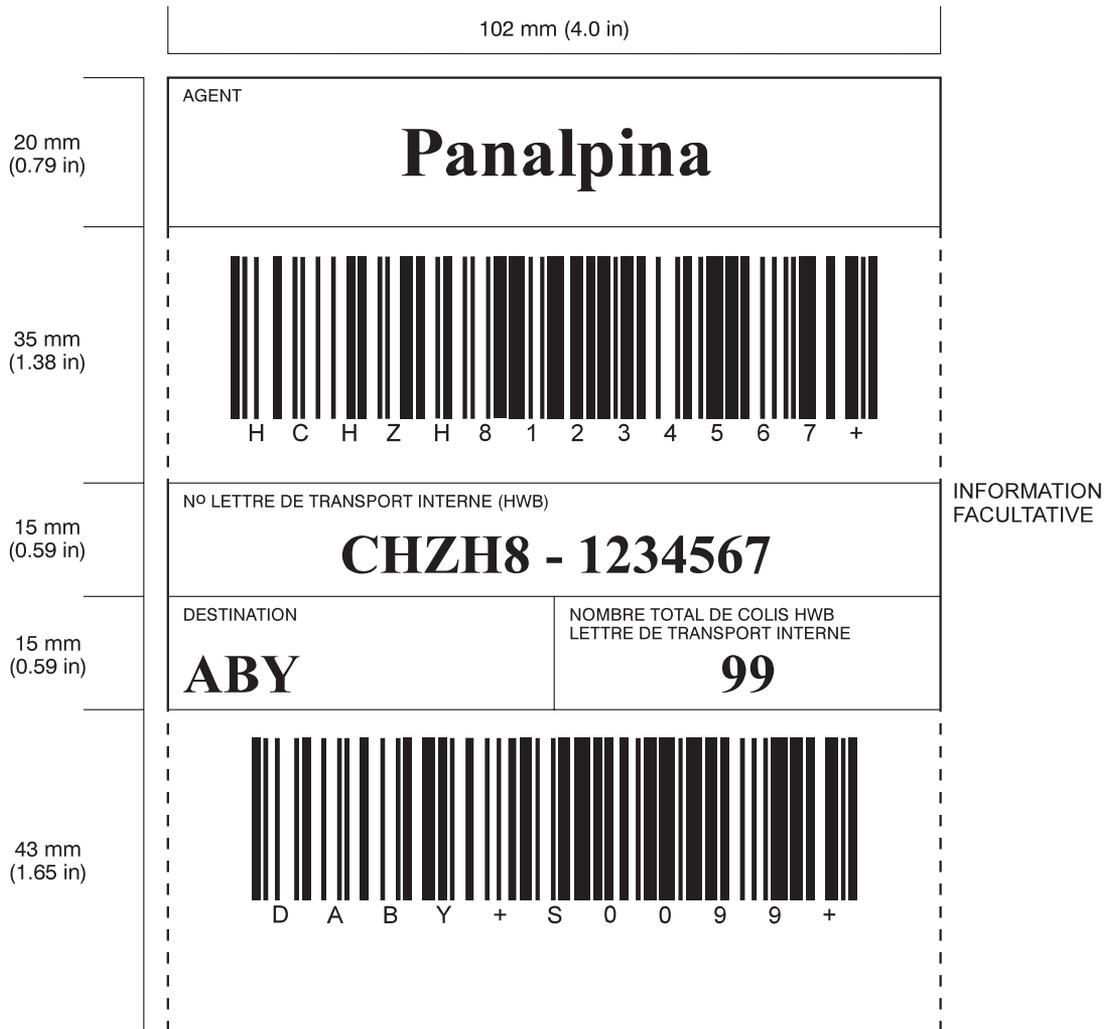
RÉSOLUTION 606
Annexe 'D'

ÉTIQUETTE AVEC CODE-BARRE

102 mm (4.0 in)			
20 mm (0.79 in)	<p style="text-align: center; font-size: small;">COMPAGNIE AÉRIENNE</p> <p style="text-align: center; font-size: large; font-weight: bold;">Air France</p>		
35 mm (1.38 in)	 <p style="text-align: center; font-size: x-small;">0 5 7 2 2 2 2 2 2 2 2 0 0 0 0 1</p>		
15 mm (0.59 in)	<p style="text-align: center; font-size: small;">N° LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN</p> <p style="text-align: center; font-size: large; font-weight: bold;">057 - 2222 2222</p>		
15 mm (0.59 in)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> <p style="font-size: x-small;">DESTINATION</p> <p style="font-size: large; font-weight: bold;">JFK</p> </td> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> <p style="font-size: x-small;">NOMBRE TOTAL DE COLIS</p> <p style="font-size: large; font-weight: bold;">2</p> </td> </tr> </table>	<p style="font-size: x-small;">DESTINATION</p> <p style="font-size: large; font-weight: bold;">JFK</p>	<p style="font-size: x-small;">NOMBRE TOTAL DE COLIS</p> <p style="font-size: large; font-weight: bold;">2</p>
<p style="font-size: x-small;">DESTINATION</p> <p style="font-size: large; font-weight: bold;">JFK</p>	<p style="font-size: x-small;">NOMBRE TOTAL DE COLIS</p> <p style="font-size: large; font-weight: bold;">2</p>		
43 mm (1.65 in)	<p style="font-size: x-small;">INFORMATION FACULTATIVE</p>		

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 encadrés 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 <i>(facultatif)</i>	
N° DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN (LTA)	
DESTINATION	NOMBRE TOTAL DE COLIS
POINTS DE TRANSFERT <i>(facultatif)</i>	NUMÉRO DE COLIS <i>(facultatif)</i>
POIDS DE CE COLIS <i>(facultatif)</i>	POIDS TOTAL DE CETTE EXPÉDITION <i>(facultatif)</i>
RENSEIGNEMENTS DE MANUTENTION <i>(facultatif)</i>	
N° DE LA LETTRE DE TRANSPORT INTERNE <i>(facultatif)</i>	N° DE COLIS <i>(facultatif)</i> DE LA LETTRE DE TRANSPORT INTERNE
ORIGINE <i>(facultatif)</i>	NOMBRE TOTAL DE COLIS DE LA LETTRE DE TRANS- PORT INTERNE <i>(facultatif)</i>
POIDS TOTAL DES COLIS DE LA LETTRE DE TRANS- PORT INTERNE <i>(facultatif)</i>	DÉNOMI- NATION DE L'ARTICLE/DU PRODUIT <i>(facultatif)</i>
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 <i>(facultatif)</i>		1
N° DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN (LTA)		2
DESTINATION	NOMBRE TOTAL DE COLIS	
		3 4
POINTS DE TRANSFERT <i>(facultatif)</i>	NUMÉRO DE COLIS <i>(facultatif)</i>	
		5 6
POIDS DE CE COLIS <i>(facultatif)</i>	POIDS TOTAL DE CETTE EXPÉDITION <i>(facultatif)</i>	
		7 8
RENSEIGNEMENTS DE MANUTENTION <i>(facultatif)</i>		9
N° DE LA LETTRE DE TRANSPORT INTERNE <i>(facultatif)</i>	N° DE COLIS DE LA LETTRE DE TRANSPORT INTERNE <i>(facultatif)</i>	
		10 11
ORIGINE <i>(facultatif)</i>	NOMBRE TOTAL DE COLIS DE LA LETTRE DE TRANS- PORT INTERNE <i>(facultatif)</i>	
		12 13
POIDS TOTAL DES COLIS DE LA LETTRE DE TRANS- PORT INTERNE <i>(facultatif)</i>	DÉNOMI- NATION DE L'ARTICLE/DU PRODUIT <i>(facultatif)</i>	
		14 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 (4 1/8 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'.

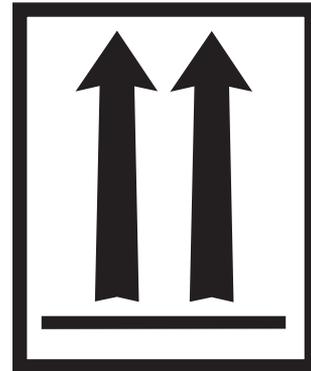
4. Lorsque la place disponible le permet, les étiquettes réglementaires pour expéditions spéciales seront apposées à proximité immédiate du nom et de l'adresse du destinataire.

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 (4 1/8 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 (4 1/8 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 (4 1/8 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'EXPÉDITION

CSC(10)612
CSC(19)612

Expiration: Indefinite
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'EXPÉDITION

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 pre-paid' 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
CSC(19)614

Expiration: Indefinite
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***RÈGLEMENTATION 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 concernés² 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).*

RÉSOLUTION 620***RÈGLEMENTATION 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 dispositions 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.

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.

* 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.

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 801c

CONSEIL CONSULTATIF IATA/FIATA

△ CAC1(MV C107, CAC/51)801c Expiration: Indefinite
(except USA) (amended) Type: B
CAC2(MV C107, CAC/51)801c
(amended)
CAC3(MV C107, CAC/51)801c
(amended)

1. AUTORITÉ 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 la 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 siégeront 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 Résolutions de la Conférence des Agences de Fret adopté mais pas encore déclaré efficace par la Conférence 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 Confé-

rence 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 801re

PROCÉDURES À SUIVRE POUR LA REMISE DES ÉTATS DE VENTES ET LES PAIEMENTS (EACE)

CAC2(42)801re within Europe Expiration: Indefinite
(amended) Type: B

ATTENDU qu'il est reconnu que le Programme européen de fret aérien (PEFA), tel que prescrit dans la [Résolution 805zz](#), fournit aux transporteurs aériens et aux intermédiaires un cadre pour travailler ensemble en vue de faciliter le libre mouvement du fret au départ et à l'intérieur de l'Espace aérien commun européen (EACE);

ATTENDU que le PEFA permet aux intermédiaires de participer au programme de surveillance de déclaration CASS (CSMS) et

ATTENDU qu'il est reconnu que le PEFA se sert du Système de règlement des comptes de fret (CASS) afin de fournir un mécanisme efficace et rentable pour la comptabilité et les règlements entre transporteurs aériens et intermédiaires;

ÉTANT ENTENDU que les procédures suivantes sont adaptées et doivent s'appliquer en relation avec l'EACP et le CSMS.

1. SOMMES DUES

Les sommes payables à l'origine seront considérées comme dues par un intermédiaire à une compagnie membre dès l'émission de la lettre de transport aérien et elles seront réglées conformément aux dispositions de la présente Résolution. Toutefois, lorsqu'un intermédiaire 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. PROCÉDURE DE PAIEMENT

Le paiement sera effectué par l'entremise du CASS.

3. PÉRIODE DE FACTURATION

Les intermédiaires doivent être facturés par chaque compagnie aérienne EACP via CASS dans un délai raisonnable ; la période durant laquelle une compagnie aérienne doit soumettre les transactions est appelée la Période de Facturation et les documents soumis doivent faire apparaître une date d'exécution antérieure à la date de fin de Période de Facturation.)

4. PÉRIODICITÉ DE LA FACTURATION

La facturation sera effectuée deux fois par mois par l'intermédiaire du CASS.

5. PAIEMENT

Les intermédiaires devront envoyer leur paiement une fois par mois 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.

6. DÉLAI DE GRACE

En comptant le premier jour suivant la date de paiement, un délai de grâce de 10 jours civils sera accordé à un intermédiaire pour régler les sommes dues.

7. AVIS D'IRRÉGULARITÉ

7.1 En cas d'irrégularité de règlement de la part d'un intermédiaire, l'Administrateur des agences lui enverra un avis d'irrégularité par courrier recommandé ou électronique. Un intermédiaire à qui un tel avis d'irrégularité est envoyé se verra imposer un ou des points de pénalité.

7.2 Lorsque quatre avis d'irrégularité ont été envoyés à un intermédiaire dans un pays donné et enregistrés par un administrateur d'agences au cours de toute période de 12 mois consécutifs, l'Administrateur des agences retirera cet intermédiaire de la liste des agences en attendant qu'un examen financier soit effectué.

7.3 Afin de tenir un compte des irrégularités, le système de pénalisation que voici sera appliqué pendant le délai de grâce :

7.3.1(a) retard de paiement — 1 avis

7.3.1(b) paiement insuffisant non autorisé — 1 avis

7.3.1(c) chèque non honoré — 1 avis

7.3.1(d) débit direct rejeté — 1 avis

7.3.1(e) transfert électronique rejeté — 1 avis

7.4 Un intermédiaire 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;

7.5 Erreur bancaire

Une erreur bancaire est une erreur qui est étayée par plusieurs éléments de preuve jugés acceptables par l'Administrateur des agences, comme le prévoit le paragraphe [7.5.1](#), et n'engendrera pas une irrégularité.

7.5.1 Dans tous les cas, une lettre de la banque doit être remise à l'IATA :

(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.

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.

8. INTÉGRITÉ DU CASS

8.1 Si un paiement est refusé ou ne peut être obtenu tel que stipulé en 7.3 c), d) ou e) d'ici la fin du délai de grâce, l'Administrateur des agences retirera cet intermédiaire de la liste des agences le temps qu'un examen financier soit effectué.

8.2 Un intermédiaire sera maintenu sur la liste des agences s'il est constaté qu'il y a un différend avec un point ou un transporteur en particulier. Le cas échéant, les procédures et le code de conduite prévus par le CASS s'appliqueront et, si le différend n'est toujours pas réglé, le point ou la question en cause seront retirés du CASS et traités bilatéralement entre les parties concernées.

9. EXAMEN FINANCIER

9.1 Si, après avoir réglé les sommes dues, l'intermédiaire est en mesure de démontrer qu'il peut remplir les exigences et les conditions financières et de crédit établies par le PEFA, le retrait de la liste des agences sera alors supprimé. L'intermédiaire sera exonéré de toutes les irrégularités enregistrées contre lui avant d'être retiré de la liste.

9.2 Avant de pouvoir réintégrer la liste des agences, un intermédiaire doit régler toutes les sommes dues, y compris les LTA en attente qui étaient en cours de traitement au moment du retrait de la liste.

10. FORMULAIRES STANDARD

10.1 les factures papier du CASS prendront la forme de l'imprimé Facture pour les ventes de fret/Ajustement prescrit à l'annexe A ou à l'annexe B aux présentes, selon le cas;

10.2 dans le cas des factures électroniques, les en-têtes et la disposition générale des colonnes de l'imprimé Facture pour les ventes de fret/Ajustement seront conformes au format prescrit à l'annexe A ou à l'annexe B aux présentes, selon le cas;

10.3 les frais dus à l'intermédiaire, indiqués sur une LTA conformément à la [Résolution 600a](#) et devant être perçus par un transporteur au nom d'un intermédiaire, seront réglés avec l'intermédiaire en déduisant les frais dus à l'intermédiaire des autres montants dus sur l'imprimé Facture pour les ventes de fret/Ajustement sur lequel la LTA est facturée.

11. MODIFICATIONS

Toute modification à la présente Résolution ne devient effective qu'une fois que le Conseil mixte pour le Programme européen de fret aérien a donné son aval.

12. AUTRES DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Rien dans les présentes procédures ne pourra empêcher une compagnie membre et un intermédiaire de prendre d'autres dispositions bilatérales en dehors du CASS.

RÉSOLUTION 801re

Annexe 'A'

Intermédiaire _____		FACTURE POUR VENTES DE FRET/AJUSTEMENT***				Facture No/Date: _____						
Adresse _____		COMPAGNIES MONDIALES 999 MONNAIE				Page _____ de _____						
N° de code IATA _____		Adresse _____				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 d'Intermédiaire
	Taxation au poids	Autres débours dus à la compagnie	Taxation au poids	Autres débours dus à l'Intermédiaire	A	B	C					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
(Facultatif)	← Colonne obligatoires →				← Colonne facultatives →							
TOTAUX												
<p>RÉCAPITULATION</p> <p>Total des débours en port payé dus à la compagnie (cols. 2 + 3) CCY _____</p> <p>Total des ventes donnant droit à une rémunération (cols. 2 + 4) CCY _____ à _____ %</p> <p>Rémunération due à l'Intermédiaire CCY _____</p> <p>Autres débours dus à l'Intermédiaire CCY _____</p> <p>Sommes MCO CCY _____</p> <p style="text-align: right;">MONTANT NET DÛ À LA COMPAGNIE/INTERMÉDIAIRE CCY _____</p>												

* 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 801re
Annexe 'B'

FACTURE POUR VENTES DE FRET/AJUSTEMENT (Pays de l'UE uniquement)												
Intermédiaire		[1]		Cie. Aérienne				[6]		N° Facture/Date [7]		
Adresse		[2]		Adresse				[3] MONNAIE [4]		Page [8]		
N° de code IATA:		[2]		PÉRIODE FACTURÉE [5]								
N° enreg. TVA		.....		N° enreg. TVA							
		TAXATION EN PORT PAYÉ		TAXATION EN PORT DÛ				COLONNES FACULTATIVES				
N° série/ code orig. LTA	Ind. spéc	Taxation au poids	Autres débours dus à Cie.	Taxation au poids	Autres débours dus l'Intermédiaire	Ind./ orig.	Date émiss. LTA	A Poids	B Produc.	TVA ...%	Renseignements d'Intermédiaire	
Fret UE	[9]	[10]	[11]	[12]	[13]	[14]	[15]	[16]	[17]	[18]	[19]	[20]
TOTAUX Fret UE												
Hors UE												
TOTAUX Hors UE												
TOTAUX												

RÉCAPITULATION [22]

Total débours en port payé dus à Cie (TTL 11 + 12)		.....(A)
Fret UE	Ventes sujettes à commission (TTL 11 + 13)	(B1)
	Commission d'Intermédiaire à (C)% de (B1)	(D1)
		TVA
Autre Fret	Ventes sujettes à commission (TTL 11 + 13)	(B2)
	Commission d'Intermédiaire à (C)% de (B2)	(D2)
	Autres débours dus l'Intermédiaire (14)	(E)
	Primes à la productivité (18)	(F)
	Total déductions	(G) -
	Total dû avant TVA	(H)
	TVA à encaisser par Cie. (19)	(I) +
	TVA due l'Intermédiaire	(J) -
MONTANT NET DÛ CIE		.....
[23]		

RÉSOLUTION 805zz

RÈGLES RÉGISSANT LE PROGRAMME EUROPÉEN DE FRET AÉRIEN

△ CAC2(MV C092, C110, C114, Expiration: Indefinite
CAC/51)805zz (amended) Type: B

ATTENDU qu'il est reconnu que les relations entre les compagnies aériennes, les agents et les transitaires dans l'industrie du fret ont grandement évolué depuis la création du Programme initial des agences de fret IATA;

ATTENDU que l'industrie du fret est consciente des changements et de l'évolution des besoins et des circonstances propres à l'Espace européen (comprend tous les États membres de l'Union européenne (UE), les États membres de l'Espace économique européen (EEE) et tout pays européen ajouté au Programme à la demande et avec l'approbation de la Conférence);

ATTENDU qu'il est reconnu que les transitaires et les agents (les intermédiaires) et les compagnies aériennes travaillent ensemble pour offrir sur demande un choix harmonisé de produits et de services qui permet aux expéditeurs et fabricants de déplacer librement les marchandises à partir de l'Espace européen et à l'intérieur de celui-ci;

ATTENDU qu'est reconnu le besoin de faciliter i) les transactions d'un intermédiaire œuvrant comme agent de la compagnie aérienne et ii) les transactions émanant d'un intermédiaire agissant en qualité de transitaire de fret aérien et traitant directement avec le transitaire;

ATTENDU qu'il est reconnu que dans le cours normal des affaires, un intermédiaire peut se charger régulièrement de ces deux types de transactions lorsqu'il fait affaire avec les compagnies aériennes;

ATTENDU que les compagnies aériennes et les intermédiaires reconnaissent qu'un système de distribution de l'industrie permet d'introduire des améliorations appréciables et des normes indispensables qui sont dans l'intérêt de tous les participants et de leurs clients;

1. IL EST RÉSOLU QUE :

1.1 Le Programme européen de fret aérien (PEFA), qui comprend l'accréditation de fret intermédiaire, est établi par la présente en vertu de la Conférence des agences de fret pour être mis en œuvre là où il y a un CASS dans l'UE, dans l'EEE et en Suisse et dirigé conjointement, tel que stipulé ci-après, par les représentants des compagnies aériennes membres de l'IATA et des représentants des transitaires de fret aérien, et géré par l'IATA;

1.2 Le but du PEFA est de renforcer les objectifs énoncés dans le préambule;

1.3 Chaque compagnie aérienne membre de l'IATA deviendra automatiquement membre du PEFA dès l'entrée en vigueur de celui-ci, sauf si un membre avise officiellement l'IATA du contraire. À l'entrée en vigueur du

PEFA, le Programme des agences de fret de l'IATA sera aussitôt annulé dans la zone d'application;

1.4 Tous les agents de fret IATA qui se trouvent dans les zones désignées par la présente Résolution sont automatiquement admissibles à participer au PEFA en signant le Contrat d'intermédiaire de fret PEFA avec les compagnies aériennes membres de l'IATA. Le Contrat sera établi en la forme prescrite à l'Annexe A de la présente Résolution. L'entité signataire sera alors désignée intermédiaire de fret IATA;

1.5 Un agent qui choisi de ne pas participer au PEFA cessera d'être un agent de fret IATA dans la zone visée par la présente Résolution, et ce, à partir de la date d'entrée en vigueur du PEFA;

1.6 Un transitaire de fret aérien qui n'est pas un agent de fret IATA et qui désire devenir un intermédiaire de fret aérien IATA peut demander à le devenir conformément aux procédures et aux exigences énoncées dans le Manuel PEFA, tel que modifié à l'occasion par le Conseil mixte (le « Conseil mixte ») du Programme européen de fret aérien en signant le Contrat d'intermédiaire de fret.

2. PROGRAMME EUROPÉEN DE FRET AÉRIEN — CONSEIL MIXTE (LE « CONSEIL MIXTE »)

2.1 Le contrôle du PEFA est attribué au Comité mixte qui comprend :

2.1(i) Les représentants accrédités des Conférences des agences de fret ou remplaçants désignés des membres de compagnies aériennes ;

2.1(ii) Un représentant désigné par chaque association reconnue en tant qu'association nationale de transitaires pour chaque pays où la présente Résolution est en vigueur, le cas échéant, ou une combinaison de telles associations de transitaires reconnues;

△ **2.1(iii)** Un membre de droit, les membres sans droit de vote, le responsable du Fret à l'IATA, le Président, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilées (FIATA) et le Directeur général de la CLECAT ou les représentants délégués par ces membres;

2.1(iv) Relativement à i) et ii) ci-dessus, on doit tenter d'avoir une représentation raisonnable et équitable ainsi qu'une couverture géographique pratique et raisonnable de la région européenne;

△ **2.1(v)** Le Conseil nomme son Président, qui est un membre sans droit de vote. Si le Président élu provient du groupe des membres votants, un suppléant est nommé parmi ces derniers pour remplacer le Président dans son rôle de membre votant.

△ **2.2** Le Conseil mixte décide de ses règles et procédures pourvu que le quorum nécessaire pour la prise de décisions ne soit pas inférieur à cinq membres pour chacune des deux circonscriptions. Lorsqu'il juge que cela peut accélérer la conduite des affaires, le Président peut autoriser la présence d'observateurs.

2.3 Les actions du Conseil mixte sont sous forme de décisions prises par la majorité présente des deux circonscriptions.

2.4 En temps normal, des réunions avec des membres physiquement présents sont tenues par le Conseil mixte au moins deux fois par année, à condition que d'autres réunions, incluant celles tenues par télécommunications, soient permises.

2.5 L'IATA doit fournir un soutien de secrétariat convenable pour les réunions du Conseil mixte et s'assurer que tous les ordres du jour et les rapports sont distribués à tous les représentants accrédités des Conférences des agences de fret.

2.6 Le Conseil mixte a le pouvoir discrétionnaire de former des équipes temporaires ou permanentes, selon le cas, pour remplir ses tâches.

3. RESPONSABILITÉS DU CONSEIL MIXTE

Le Conseil mixte est responsable du développement, de la gestion et du marketing du PEFA.

3.1 Il établit des critères objectifs pour l'enregistrement des intermédiaires dans la région européenne. Cela inclut notamment:

- La situation financière;
- Les normes de compétence, d'expérience et de connaissance du personnel relativement aux produits de fret aérien;
- Le caractère approprié des installations;
- Le traitement adéquat du fret et de l'équipement;
- Les produits et services.

3.2 Le Conseil mixte publie le Manuel PEFA qui contient les procédures, règles et normes de travail nécessaires pour maintenir un système de distribution intégré qui s'applique à tous les participants du PEFA.

3.3 Le Manuel comprend les Résolutions pertinentes aux intermédiaires ainsi que toute information supplémentaire que le Conseil mixte juge nécessaire et souhaitable compte tenu des changements survenant dans l'industrie.

3.4 Le Conseil mixte n'est pas habilité à modifier ou à ignorer les Résolutions.

3.5 Le Conseil mixte peut considérer tous les autres aspects du PEFA dans la région européenne et faire ses propositions en conséquence à la Conférence.

3.6 Le Conseil mixte veille à discuter à l'avance de toutes les modifications aux Règlements de la Conférence des agences de fret (CAC) qui pourraient directement affecter le programme et l'intérêt des intermédiaires dans cette région. Les opinions résultantes seront envoyées à l'IFCC qui, le cas échéant, enverra ses opinions sur les modifications proposées à la CAC.

3.7 Le Conseil mixte établit les cotisations des participants au PEFA, en consultation avec le Directeur général.

Le PEFA est un programme autofinancé à but non lucratif.

3.8 Le Conseil mixte désigne un Ombudsman du PEFA conformément aux procédures établies dans le Manuel; cet Ombudsman est nommé selon la marche à suivre de l'IATA prévue pour la désignation du Commissaire aux agences de fret.

4. RÉPERTOIRE DU PROGRAMME EUROPÉEN DE FRET AÉRIEN

4.1 Le Conseil mixte fera la compilation, la publication et la mise à jour du Répertoire du Programme européen de fret aérien (le Répertoire) énumérant tous les transitaires et compagnies aériennes participant à l'IATA ainsi que toutes les informations pertinentes et utiles par rapport aux participants qui sont sur la liste tel que décidé par le Conseil mixte.

4.2 le Répertoire servira d'outil de promotion des intérêts de ceux qui s'y trouvent et du grand public dans le domaine de l'expédition.

5. MISE EN APPLICATION DU PROGRAMME EUROPÉEN DE FRET AÉRIEN

5.1 Le Comité paritaire sera responsable de l'exécution du PEFA dans tout le secteur européen.

6. RÈGLES ET PROCÉDURES

Les relations entre les compagnies membres et les intermédiaires de fret IATA sont régies par les règles et les procédures adoptées par la Conférence et publiées dans les annexes et appendices à la présente Résolution.

RÉSOLUTION 805zz

Annexe 'A'

PROGRAMME EUROPEEN DE FRET AÉRIEN MODÈLE DE CONTRAT DE FRET INTERMÉDIAIRE

ATTENDU que le modèle de Contrat d'intermédiaire de fret est adopté pour être utilisé par les participants au Programme européen de fret aérien dont la date d'entrée en vigueur doit être annoncée par l'Administrateur des agences :

PROGRAMME EUROPÉEN DE FRET AÉRIEN — MODÈLE DE CONTRAT D'INTERMÉDIAIRE

CONTRAT intervenu le _____ 20 _____ à _____

ENTRE chaque compagnie aérienne membre de l'IATA (le « transporteur »), représenté par le Directeur général de l'IATA (le « Directeur général ») qui agit pour et au nom du transporteur, ET _____ (l'« agent » dans la Partie I, le « transitaire » dans la Partie II et l'« intermédiaire » dans la Partie III de ce Contrat), le bureau principal étant situé à _____, relativement à la promotion de services logistiques globaux, la vente de transport de fret aérien international (le « fret aérien ») et/ou le traitement et la livraison au transporteur des envois.

ATTENDU que :

L'environnement commercial européen dans lequel les agents et les transitaires de fret œuvrent nécessite dorénavant un Contrat formulé dans le but de refléter le rôle grandissant des transitaires de fret;

Les parties reconnaissent le besoin d'avoir un Contrat qui reflète les caractéristiques du marché européen de fret aérien;

Le transporteur et l'intermédiaire (parfois désignés conjointement en tant que « parties ») entreprennent de donner priorité à l'application du commerce électronique selon les normes et procédures de l'IATA. Cela facilitera l'identification des envois, le suivi, le repérage et les modalités de règlement des parties et permettra d'accélérer la mise en place des procédures nécessaires auprès d'autres entités compétentes dans l'intérêt des clients communs;

- △ Le Directeur général a fait parvenir aux parties une copie du Manuel PEFA (nommé ci-après le « Manuel »). Celui-ci contient les règles et règlements, les Résolutions des Conférences de l'IATA, les instructions et procédures qui s'appliquent aux actions des parties en vertu du présent Contrat. Les modifications apportées au Manuel sont communiquées aux parties. Leur date d'entrée en vigueur est déterminée par la Conférence des agences de fret ou Conseil mixte, selon le cas, mais pas avant les 30 jours qui suivent leur mise en circulation par l'IATA. Ces modifications sont réputées être incluses dans les présentes. Les dispositions des Résolutions et tout autre matériel tel que déterminé par le Conseil mixte qui figurent dans le Manuel lient les parties, et chaque

nouvelle édition du Manuel est intégrée par référence dans le Contrat et en fait partie intégrante;

Les parties reconnaissent avoir reçu une copie de la dernière édition du Manuel et avoir pris connaissance de son contenu;

Ce Contrat n'empêche pas les parties d'employer d'autres moyens ou méthodes de diffusion, soit avec des transporteurs ou des intermédiaires soit directement avec des expéditeurs, et il ne vise nullement à imposer aux parties l'exclusivité des transactions.

PAR CONSÉQUENT, IL EST CONVENU DE CE QUI SUIT :

Définition des termes utilisés dans ce Contrat

Agent : Dans le contexte du présent Contrat, l'agent est un intermédiaire qui agit au nom du transporteur pour exécuter les transactions reliées aux lettres de transport aérien conformément à la Partie I du Contrat.

Conseil mixte du Programme européen de fret aérien (le « Conseil mixte ») : Il s'agit de l'organe composé des représentants désignés des compagnies aériennes et des transitaires de fret aérien nommées qui sont responsables de gérer le PEFA en vertu de la [Résolution 805zz](#) CAC de l'IATA.

Intermédiaire : Terme générique qui, dans le contexte du présent Contrat, désigne l'agent et/ou le transitaire.

Lettre de transport aérien : Document de transport tel que défini dans la [Résolution 823](#). Pour les besoins du présent Contrat, les références à la lettre de transport aérien incluent aussi le dossier d'expédition électronique.

Manuel des opérations du Programme européen de fret aérien (le « Manuel ») : Manuel publié par le Conseil mixte sous les auspices du PEFA. Il contient les règles et règlements, les Résolutions de Conférences de l'IATA, les instructions et les procédures applicables aux actions des parties en fonction du présent Contrat, et il est mis à jour et réédité au besoin.

Programme européen de fret aérien (PEFA) : Système européen de distribution du fret aérien administré par l'IATA en vertu du présent Contrat.

Répertoire du Programme européen de fret aérien (le « Répertoire ») : Liste officielle des tous les intermédiaires participant au PEFA.

Transitaire : Intermédiaire qui, dans le contexte du présent Contrat, émet les lettres de transport aérien d'un commettant à un autre, conformément à la Partie II du Contrat, et dont le nom de compagnie enregistré auprès du PEFA apparaît dans les sections de la lettre de transport aérien réservées à l'expéditeur et à l'agent. Cette association au PEFA ne signifie pas que le transitaire se conforme aux exigences gouvernementales en matière de permis.

PARTIE I. RELATIONS AVEC L'AGENCE

Objet de la Partie I du Contrat

Le but de la Partie I du Contrat est de définir les modalités du Contrat qui sont propres à la relation entre le transporteur et l'agent. Ces modalités s'appliquent à toutes les lettres de transport aérien établies par l'intermédiaire en tant qu'agent du transporteur (« l'agent »).

1. EXÉCUTION

1.1 Une fois arrêtées, les modalités du Contrat ainsi que les modifications qui y sont apportées ont la même force de loi sur les relations entre le transporteur et l'agent que s'ils avaient tous deux été désignés en tant que parties au Contrat.

1.2 Ce Contrat prend effet entre l'agent et un transporteur une fois l'agent nommé par le transporteur en question, conformément aux dispositions du Manuel. Un transporteur peut désigner l'agent à titre individuel ou avec l'assentiment général.

2. AUTORITÉ DE L'AGENT

2.1 L'autorité que possède l'agent de représenter le transporteur et ses produits et services aux termes du Contrat est strictement limitée à ce qui est inclus :

2.2 Sous réserve des dispositions de ce Contrat, l'agent représente le transporteur dans la vente de fret aérien, autre que postal, sur les propres services du transporteur et, lorsque autorisé par celui-ci, sur les services d'autres compagnies aériennes avec lesquelles le transporteur a une entente intertransporteur;

2.3 Pour ce qui est de l'avion ou de l'itinéraire par lequel un envoi doit être expédié et de tout service fourni par le transporteur, l'agent ne doit agir en tant que représentant que dans les limites prescrites par le Contrat ou tel qu'autorisé ultérieurement par écrit par le transporteur;

2.4 L'agent peut s'identifier en tant que « agent », « agent de fret », ou « agent de fret IATA » représentant l'IATA sur du papier à en-tête, dans de la publicité, des répertoires et des listes téléphoniques, des enseignes de bureau et autrement, mais il ne peut utiliser une autre désignation pouvant indiquer ou laisser entendre que son bureau appartient au transporteur.

3. OBLIGATIONS DE L'AGENT ENVERS LE TRANSPORTEUR

3.1 L'agent doit promouvoir et faire connaître les services du transporteur par tout moyen raisonnable et faisable, notamment en utilisant le matériel fourni par le transporteur à des fins d'affichage, de promotion ou de publicité.

3.2 Si l'Agent accepte des marchandises à transporter par avion sans que le(s) transporteur(s) ne soi(en)t spécifié(s), l'Agent sera responsable des pertes ou

dommages causé(e)s à ces marchandises jusqu'à ce qu'elles soient livrées et acceptées par le Transporteur.

4. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR ENVERS L'AGENT

Le transporteur doit fournir toute la documentation et l'information nécessaires pour que l'agent puisse remplir ses obligations, et il doit voir à ce que l'établissement des lettres de transport aérien du transporteur et le traitement des expéditions effectués par l'agent, ses dirigeants ou ses employés soient rigoureusement conformes aux tarifs, règles et conditions applicables au transport de ces envois, tel que spécifié dans les conditions de transport du transporteur ou dans ses règlements tarifaires, horaires, avis, instructions ou autrement, sauf disposition contraire convenue par écrit entre les parties.

PARTIE II. RELATIONS AVEC LE TRANSITAIRE DE FRET AÉRIEN

Objet de la Partie II du Contrat et application

La Partie II du Contrat vise à définir le cadre des relations d'affaire convenu entre le transporteur et le transitaire afin de fournir à l'expéditeur un service complet et intégré. Des relations contractuelles sont ainsi établies entre le transitaire et le transporteur.

De plus, les dispositions de ce Contrat s'appliquent à l'intermédiaire qui agit au nom du transitaire. Une fois en vigueur, le Contrat et les modifications qui y sont apportées ont la même force de loi sur les relations entre le transporteur et l'intermédiaire faisant office de transitaire que s'ils avaient tous deux été désignés dans le Contrat et avaient tous deux consenti à être nommés en tant que parties aux présentes.

1. PORTÉE DE LA REPRÉSENTATION RÉCIPROQUE

La Partie II comprend les transactions de fret aérien où les parties passent un contrat mutuel en tant que commettants. Le nom du transitaire apparaît alors dans les sections de la lettre de transport aérien l'endroit réservées à l'expéditeur et à l'agent, et le transitaire n'agit pas en tant qu'agent du transporteur.

2. AUTORITÉ DU TRANSITAIRE

2.1 Sous réserve des dispositions du Contrat, le transitaire de fret aérien peut remettre les marchandises à tout transporteur de qui il a reçu des lettres de transport aérien et des numéros de série de lettres de transport aérien, pourvu que l'expédition soit accompagnée des documents voulus et prête au transport conformément au Manuel ou aux instructions spécifiques du transporteur.

2.2 Le transitaire peut se présenter en tant que transitaire, transitaire de fret ou transitaire de fret IATA autorisé à utiliser les services du transporteur, mais il ne peut indiquer ou laisser entendre de quelque façon que ce soit que son bureau appartient transporteur.

2.3 Le transitaire peut regrouper les envois de plusieurs expéditeurs et les remettre au transporteur comme un seul envoi.

PARTIE III. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Objet de la Partie III du Contrat

La Partie III du Contrat vise à définir les dispositions générales applicables à l'agent et au transitaire en tant qu'intermédiaires, tel que spécifié dans les [Parties I et II](#) du Contrat.

1. RÈGLES, RÉOLUTIONS ET DISPOSITIONS INCORPORÉES DANS CE CONTRAT

1.1 Les modalités et conditions qui régissent les relations entre les parties, tel qu'énoncé dans le présent document, doivent être prises dans le contexte du Manuel FEPA dont le contenu fait partie intégrante du Contrat.

1.2 À défaut d'être définis dans le présent Contrat, les termes et expressions qui y sont utilisés ont la signification donnée par le Manuel. En cas de conflit, de contradiction ou de non-concordance entre les dispositions spécifiques du Contrat et toute disposition incorporée à titre de référence, les dispositions spécifiques du Contrat prévalent.

1.3 Les parties se conformeront aux lois et règlements régissant les actes qu'elles accomplissent en vertu du Contrat.

2. MESURES DE SÉCURITÉ

Les parties doivent se conformer aux mesures de contrôle de sécurité prescrites par les autorités responsables et à toutes autres mesures pouvant être exigées en vertu des Résolutions applicables de l'IATA.

3. MARCHANDISES DANGEREUSES

L'intermédiaire ne doit pas accepter de livrer ou de remettre à un transporteur un envoi qui constitue ou contient un article classifié en tant que marchandise dangereuse (tel que défini dans l'édition en vigueur de la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'IATA), sauf si l'article est convenablement identifié par son nom et est emballé, marqué et étiqueté, qu'il est en état d'être transporté par avion, tel que stipulé par la Réglementation, et qu'il soit accompagné d'un certificat conforme au modèle convenu par l'IATA indiquant que l'article est adéquatement identifié par son nom, emballé, marqué et étiqueté, qu'il est en état d'être transporté par avion. Le certificat doit être signé par la personne responsable de l'emballage, du marquage et de l'étiquetage. L'intermédiaire 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.

4. LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

4.1 Le transporteur peut fournir à l'intermédiaire des lettres de transport aérien ou des numéros de série de lettres de transport aérien pour les systèmes émettant des documents neutres.

4.2 Lorsque le transporteur autorise l'intermédiaire à établir les lettres de transport aérien qu'il lui fournit pour la vente de fret aérien offert par une autre compagnie aérienne, le transporteur doit donner son accord par écrit.

4.3 Lors de l'émission des lettres de transport aérien, dossiers d'expédition électroniques et autres documents connexes, l'intermédiaire s'engage à ce que l'information qu'il fournit soit exacte.

4.4 L'intermédiaire est chargé de garder en lieu sûr les lettres de transport aérien et les numéros de série des lettres de transport aérien qui lui sont fournis pour utilisation dans un environnement électronique, que l'intermédiaire peut utiliser pour la vente de fret aérien en vertu du Contrat alors qu'ils sont en sa possession. Il est par ailleurs responsable envers le transporteur de tous dommages, pertes ou frais encourus par le transporteur par suite de l'utilisation ou de l'utilisation abusive des lettres de transport aérien ou des numéros de série des lettres de transport aérien.

4.5 L'intermédiaire reconnaît que les lettres de transport aérien et les numéros de série des lettres de transport aérien que le transporteur lui fournit pour utilisation dans un environnement électronique sont et demeurent la propriété exclusive du transporteur pendant qu'il en a la garde. Il reconnaît par ailleurs n'avoir aucun droit de propriété sur ces documents ou sur les numéros de série des lettres de transport aérien. Le transporteur peut en tout temps, à sa propre discrétion, demander à l'intermédiaire de lui retourner ces lettres de transport aérien et les numéros de série des lettres de transport aérien, que l'intermédiaire s'engage à lui remettre promptement, et de s'abstenir d'émettre des lettres de transport aérien au nom du transporteur.

4.6 L'intermédiaire ne doit pas exécuter une lettre de transport aérien avant qu'il n'ait reçu l'envoi complet à être transporté tel que désigné dans la lettre de transport aérien en question.

4.7 L'intermédiaire ne doit pas exécuter une lettre de transport aérien fournie par le transporteur qui correspond à la vente de fret aérien offerte par tout autre transporteur aérien sauf s'il a obtenu l'autorisation par écrit du Transporteur.

4.8 Suite à l'acceptation de l'envoi, le transporteur ne doit apporter aucune modification aux termes et conditions des conditions sous-jacentes du Contrat par rapport à l'envoi.

5. PROCESSUS OPÉRATIONNELS

5.1 Le transporteur doit informer l'intermédiaire des emplacements qu'il a désigné pour l'acceptation générale de fret aérien.

5.2 L'intermédiaire s'engage à ce que l'exécution des lettres de transport aérien du transporteur et le traitement des envois qui sont fait en vertu du Contrat par lui-même ou par ses dirigeants ou ses employés soient en stricte conformité avec les tarifs, règles et conditions qui s'appliquent au transport de tels envois, tel que spécifié dans les conditions de transport du transporteur ou dans ses règlements tarifaires, horaires, avis, instructions ou autrement, à moins d'indication contraire spécifiée par écrit entre les parties.

5.3 L'intermédiaire peut en aucun cas modifier les modalités et conditions stipulés dans tout document ou instructions du transporteur.

5.4 Si l'intermédiaire accepte des marchandises destinées au transport par avion sans que le ou les transporteurs soient spécifiés, il assume la responsabilité de toute perte ou tout dommage occasionnés à ces marchandises jusqu'à ce qu'elles soient livrées au transporteur.

5.5 Le transporteur doit, lors de la présentation de ses lettres de transport aérien dûment établies par l'intermédiaire et de la remise de la copie Transporteur de ces lettres de transport aérien, accepter les envois décrits par les présentes pour être acheminés par le transporteur. Ce dernier s'engage à fournir ou à organiser le transport des envois jusqu'à la destination indiquée sur la lettre de transport aérien, et ce, de la manière la plus efficace qui soit.

6. EXPÉDITION PRÊTE AU TRANSPORT

6.1 L'intermédiaire doit s'assurer que les expéditions sont livrées au transporteur à tout emplacement indiqué par celui-ci à des fins d'acceptation et qu'elles sont emballées, marquées, documentées, adressées et étiquetées conformément aux instructions spécifiques du transporteur et aux Résolutions des Conférences de trafic de l'IATA, de façon à être prêtes au transport.

6.2 L'intermédiaire doit remettre au transporteur les demandes spécifiques ou particulières à chacune des expéditions, si cela peut aider le transporteur à donner un service efficace à ses clients, à condition que toute demande ou exigence particulière transmise par voie électronique soit conforme aux normes et aux procédures de l'industrie tel que déterminé et publié par l'IATA.

6.3 À moins d'entente contraire, tous les envois remis par l'intermédiaire au transporteur sont assujettis aux conditions du ou des transporteurs intéressés régissant le transport en question ainsi que les règlements tarifaires, règles, réglementations et instructions qui régissent la vente et l'utilisation de ce transport et sont en vigueur au moment de la remise et de la présentation pour acceptation au transport tel que publié dans les règlements tarifaires, horaires, avis ou autrement ou encore tel que convenue autrement.

6.4 L'intermédiaire réserve de l'espace de chargement selon les conditions des règlements tarifaires applicables et les autres instructions qui sont données de temps à autre par le transporteur. Si le transporteur l'exige, l'intermédiaire doit obtenir de celui-ci la confirmation qu'une réservation ferme a été obtenue avant de préparer une lettre de transport aérien pour l'acheminement sur les lignes du transporteur ou de toute autre compagnie aérienne.

6.5 L'intermédiaire doit mener ses affaires dans tous ses bureaux en utilisant que le nom stipulé dans le Contrat, tel que qu'enregistré auprès de l'IATA et consigné dans le Répertoire. L'intermédiaire doit respecter les modalités, représentations et conditions lorsqu'il adresse une demande à l'IATA ou aborde celle-ci pour qu'elle l'inscrive ou l'endosse publiquement. L'intermédiaire doit aviser promptement l'IATA, au nom du transporteur, de tout changement dans l'information fournie dans la demande ou l'engagement.

6.6 L'intermédiaire s'engage à maintenir dans tous les endroits où le fret aérien est préparé pour le transport les lieux, le personnel et l'équipement requis tel que spécifié dans le Manuel.

7. SOMMES DUES PAR L'INTERMÉDIAIRE AU TRANSPORTEUR – REMISE ET CRITÈRES FINANCIERS

7.1 L'intermédiaire est tenu de payer au transporteur les sommes qu'il lui doit même si ces sommes ne lui ont pas été versées.

7.2 Le transporteur peut, selon les règlements applicables sur les devises, choisir la monnaie de paiement.

7.3 L'intermédiaire remet les sommes au transporteur, tel que stipulé dans le Manuel. À moins que le transporteur n'en décide autrement par écrit, l'intermédiaire peut déduire de la remise toute rémunération ou commission applicable à laquelle il a droit aux termes des présentes.

7.4 Si l'intermédiaire et le transporteur ont choisi de participer à un CASS, les deux parties doivent se conformer aux conditions et aux procédures de règlement applicables du CASS.

7.5 Les parties doivent s'abstenir de divulguer de l'information confidentielle du CASS provenant à l'autre partie à toute personne qui ne participe pas au CASS sans avoir obtenu l'autorisation du Directeur général. Si cela est permis, les données seront communiquées à des tiers mais de façon à ce que l'information ayant trait à l'intermédiaire et/ou au transporteur ne puisse être identifiée, sauf avec autorisation des parties.

8. COMMISSION/RÉMUNÉRATION

Les commissions et/ou rémunérations pour les activités menées en vertu des [Parties I et II](#) du Contrat sont fixées de façon bilatérale entre les parties.

9. ASSURANCE

9.1 Le transporteur doit avoir une assurance adéquate, lorsque disponible, afin d'être protégés quant à leurs responsabilités juridiques aux termes du Contrat.

9.2 L'intermédiaire doit avoir une assurance adéquate, lorsque disponible, afin d'être protégés quant à leurs responsabilités juridiques aux termes du Contrat.

10. CONFLITS ET ARBITRAGE

Tout conflit survenant entre l'intermédiaire et le transporteur concernant l'interprétation du Contrat ou son exécution par chacune des parties peut être soumis à l'arbitrage exécutoire afin d'être résolu selon les procédures d'arbitrage décrites dans le Manuel. Pour toute affaire devant faire l'objet d'un arbitrage en vertu des dispositions du Manuel, les parties déclarent avoir procédé selon les règles et s'engagent à observer les procédures prévues à cet effet et à se conformer à toute sentence arbitrale qui s'en suivra.

11. PLAINTES

11.1 Le transporteur doit immédiatement prendre en charge de toute plainte présentée par l'intermédiaire, conformément aux conditions de transport du transporteur, aux lois nationales et à la Convention de Varsovie.

11.2 Dans le but de protéger le droit qu'a le transporteur de se défendre contre toute plainte pour dommages, perte ou retard de fret :

11.2(a) Compte tenu que la plainte reçue par l'intermédiaire quand il agit au nom de l'agent est réputée avoir été reçue par le transporteur, l'intermédiaire doit immédiatement aviser le transporteur de cette plainte par écrit ou dès qu'il peut raisonnablement le faire dans les délais prévus par les conditions de transport du transporteur ou de ses règlements tarifaires.

11.2(b) L'intermédiaire, lorsqu'il agit au nom du transitaire, doit aviser le transporteur par écrit de toute plainte dans les délais indiqués ci-dessous :

11.2(b)(i) Pour les dommages visibles ou autres, 14 jours à partir du moment de la réception par la personne autorisée;

11.2(b)(ii) Pour les délais de livraison, dans les 21 jours à partir du moment où les marchandises peuvent être récupérées par la personne;

11.2(b)(iii) Pour la non-livraison de la marchandise, dans les 120 jours de la date d'émission de la lettre de transport aérien;

le transporteur acceptera l'avis du transitaire dans les 72 heures suivant ces délais et sera réputé avoir reçu ladite plainte dans les délais ci-haut mentionnés.

11.3 Lorsque le transporteur nomme un sous-traitant pour accomplir une ou plusieurs de ses obligations, il est alors entièrement responsable des actes commis par le sous-traitant au nom du transporteur, et celui-ci déclare par la présente que le lieu d'affaires du sous-traitant est le lieu de juridiction eu égard à toute plainte adressée par l'intermédiaire au transporteur.

12. DÉDOMMAGEMENTS ET RENONCIATIONS GÉNÉRAUX

12.1 L'intermédiaire reconnaît que le transporteur et l'IATA sont tenus, en vertu du Programme européen de fret aérien, d'envoyer des avis, de donner des instructions et de prendre d'autres en vertu de ce Programme, et qu'ils doivent, notamment dans les circonstances qui y sont prévues, signaler les retards et défauts de paiement, les présomptions d'infractions ainsi que les faits justifiant la radiation d'un intermédiaire du Répertoire ou l'attribution d'un blâme à un intermédiaire. L'intermédiaire renonce par les présentes à toute réclamation et à tout recours contre le transporteur et l'IATA, ainsi que contre l'un quelconque de leurs dirigeants ou employés, en cas de perte, de préjudice ou de dommage (y compris en cas de diffamation, quelle que soit la nature de l'acte diffamatoire) découlant de tout acte ou toute omission commis de bonne foi dans l'accomplissement de leurs obligations ou fonctions en vertu du Programme européen de fret aérien. L'intermédiaire s'engage à les exonérer en cas de recours présenté par ses dirigeants ou employés.

12.2 Le transporteur s'engage à exonérer l'intermédiaire qui agit au nom de l'agent ainsi que ses dirigeants et employés en cas de perte, de préjudice ou de dommage survenant en cours de transport ou durant la prestation par le transporteur d'autres services à la suite d'une vente effectuée par l'intermédiaire en vertu du présent Contrat, ou encore en raison de la non-prestation du transport ou des services par le transporteur, sauf dans la mesure où la perte, le préjudice ou le dommage sont imputables à l'intermédiaire, à ses dirigeants ou à ses employés ou que ceux-ci y aient contribué.

12.3 L'intermédiaire qui agit au nom de l'agent s'engage à exonérer le transporteur, ses dirigeants et ses employés en cas de perte, de préjudice ou de dommage résultant de la négligence, d'une omission ou d'une mauvaise conduite de la part de l'intermédiaire, de ses dirigeants ou de ses employés dans l'application du présent Contrat ou encore d'une infraction à celui-ci, sauf dans la mesure où la perte, le préjudice ou le dommage sont imputables au transporteur, à ses dirigeants ou à ses employés ou que ceux-ci y aient contribué.

13. DROITS DE PROGRAMME

Les parties sont tenues de verser à l'IATA les droits de Programme selon les montants et les échéances prescrits par le Comité mixte, tel que stipulé par le Programme européen de fret aérien.

14. TRANSFERT, CESSION, CHANGEMENT DE STATUT JURIDIQUE, DE PROPRIÉTÉ, DE DÉNOMINATION OU D'ADRESSE

14.1 L'intermédiaire ne peut céder ou transférer en tout ou en partie à une autre personne le présent Contrat et le droit à la rémunération payable aux termes des présentes.

14.2 Si l'intermédiaire compte procéder à un changement de statut juridique, de propriété, de nom et/ou d'adresse (selon la signification de ces termes tels qu'utilisés dans le Manuel), l'intermédiaire s'engage à respecter les procédures établies dans le Manuel.

15. AVIS

15.1 Seront réputés valables tous les avis donnés aux termes de ce Contrat par le transporteur ou par le Directeur général à l'intermédiaire ou par l'intermédiaire au transporteur ou au Directeur général s'ils sont transmis par tout moyen qui fournit une preuve d'expédition ou de réception, adressée selon le cas au :

15.1.1 Chef de la direction du bureau principal de l'intermédiaire;

15.1.2 Représentant accrédité du siège social du transporteur;

15.1.3 Directeur général à l'adresse indiquée dans le présent Contrat, laquelle peut être modifiée par un avis écrit envoyé à l'intermédiaire par le Directeur général.

16. LÉGISLATION APPLICABLE

Tous les aspects du présent Contrat seront régis et interprétés selon la législation en vigueur à/au/en [indiquer le pays] (le « pays spécifique »). En cas de conflit entre le contenu de toute disposition du Contrat et les lois du pays spécifique, ces dernières prévalent.

17. RÉSILIATION

17.1 Le présent Contrat peut être résilié sous réserve de l'accomplissement de la totalité des obligations incombant aux parties avant la date de résiliation :

17.1.1 En tout temps moyennant un préavis de 15 jours donné par écrit par l'une des deux parties à l'autre;

17.1.2 Immédiatement dans le cas où l'intermédiaire est radié du Répertoire conformément aux dispositions du Manuel.

18. DÉMARCHES À FAIRE APRÈS LA RÉSILIATION

Dès la résiliation du Contrat, l'intermédiaire doit immédiatement restituer toutes les lettres de transport aérien qu'il détient et cesser d'utiliser les numéros de série des lettres de transport aérien qui lui ont été attribués, et il est tenu de régler toutes les sommes dues en vertu du Contrat et de produire par la même occasion un relevé comptable circonstancié et satisfaisant. L'intermédiaire sera tenu responsable de toute perte ou tout dommage subis par le transporteur par suite de la perte ou de l'usage abusif par l'intermédiaire des lettres de transport aérien ou de l'usage abusif des numéros de série des lettres de transport aérien qui lui ont été fournis pour utilisation dans un contexte électronique, qui ont été en sa possession et qui n'ont pas été restituées à l'échéance du Contrat.

19. INDIVISIBILITÉ

Dans le cas où une disposition quelconque du présent Contrat viendrait à être considérée illégale ou nulle, cela n'aura pas pour effet d'invalidier les autres dispositions, qui demeureront donc en vigueur et continueront de lier les parties.

20. ANNULATION DES CONTRATS ANTÉRIEURS

Le présent Contrat annule et remplace tout Contrat similaire conclu antérieurement entre les parties sans préjudice des droits et des responsabilités existants à la date de signature du présent Contrat.

21. DURÉE

Ce Contrat est d'une durée indéterminée et peut être résilié selon les dispositions établies dans les présentes.

SIGNÉ PAR

Le Directeur général de l'Association du transport aérien international agissant en qualité d'agent des transporteurs auxquels référence est faite dans le préambule du Contrat.

Par _____
(Représentant autorisé)

(Signature)

(Nom, en caractères d'imprimerie ou en lettres moulées)

SIGNÉ PAR

**La personne autorisée représentant l'intermédiaire
Nom et adresse de l'intermédiaire**

Par _____
(Représentant autorisé)

(Signature)

(Nom, dactylographié ou en lettres moulées)

(Capacité)

TÉMOIN

(Signature)

(Nom, en caractères d'imprimerie ou en lettres moulées)

Note: Lorsque, en vertu de la législation locale, l'exécution du Contrat nécessite que la signature des parties soit authentifiées devant témoins ou notaire, ces formalités se doivent d'être accomplies. L'espace ci-dessous peut être utilisé à cet effet.

RÉSOLUTION 805zz

Annexe 'B'

Contenu

SECTION 1 — CRITÈRES POUR L'ENREGISTREMENT EN QUALITÉ D'AGENT DE FRET ET LE MAINTIEN DE SON ACCRÉDITATION

SECTION 2 — PROCÉDURES

SECTION 3 — CONDITIONS POUR LE PAIEMENT DES COMMISSIONS

SECTION 4 — MESURES AFFECTANT LA SITUATION D'UN AGENT

SECTION 5 — CHANGEMENTS DE PROPRIÉTÉ, DE STATUT JURIDIQUE, DE NOM OU D'ADRESSE

SECTION 6 — RÉEXAMEN PAR ARBITRAGE

SECTION 7 — DROITS D'INTERMÉDIAIRE

SECTION 8 — BORDEREAUX RÉCAPITULATIFS DES LETTRES DE TRANSPORT AÉRIEN, FACTURATION, RÈGLEMENTS ET ENCAISSEMENTS, DÉFAUTS DE PAIEMENT

APPENDICE 1 — NOTIFICATION DE CHANGEMENT

APPENDICE 2 — MARCHANDISES DANGEREUSES : DÉCLARATION DE NON TRAITEMENT

Section 1 — Critères pour l'enregistrement en qualité d'agent de fret et le maintien de son accréditation

Toute personne en possession, lorsque cela est exigé, de permis officiels appropriés, peut être enregistrée en qualité d'intermédiaire de fret IATA dans le pays où ladite personne exerce son activité, et ce, sur présentation à l'Administrateur des agences d'une demande établie tel que stipulé à l'Appendice 2 de la présente Résolution et en remplissant les critères de qualification énoncés dans le Manuel du Programme européen de fret aérien. Ces critères doivent être remplis de façon permanente afin d'assurer le maintien du statut d'intermédiaire de fret IATA (auquel cas l'utilisation du terme « candidat » dans la présente section doit se comprendre comme incluant un intermédiaire de fret IATA). Lorsqu'il y a des raisons de penser qu'un intermédiaire de fret aérien IATA cesse d'avoir les qualifications exigées, l'Administrateur des agences peut, de sa propre initiative ou à la demande d'un transporteur membre, demander à l'Ombudsman du Programme européen de fret aérien (PEFA) de procéder à un examen de l'accréditation de l'intermédiaire.

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).

1.1 CRITÈRES MINIMUMS CONCERNANT LE PERSONNEL AU LIEU OÙ LE FRET AÉRIEN EST PRÉPARÉ POUR LE TRANSPORT

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.

Le candidat doit employer à temps plein des personnes compétentes et qualifiées pour fournir les services et assurer les fonctions décrites dans le Manuel du Programme européen de fret aérien de façon à ce qu'il y ait au moins une personne présente partout où du fret aérien est préparé pour le transport pendant les heures d'affaires. Le candidat doit prouver qu'au moins deux personnes satisfont aux exigences de la formation sur les marchandises dangereuses et le fret général et qu'elles :

△ **1.1.1** 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 offert par une compagnie aérienne, une organisation commerciale ou un institut de formation et qui soit reconnu par le Conseil ; dans la mesure où tout Intermédiaire qui ne répond pas à cette exigence doit apporter la preuve que son personnel comprend au moins deux personnes compétentes employées à temps plein et disposant d'au moins deux ans d'expérience dans la fourniture de services de cargo aérien.

1.1.2 Au moment de la demande d'enregistrement et en tout temps par la suite, ces deux personnes doivent être en possession d'un certificat valide qu'elles auront obtenu au cours des deux années précédentes ou durant toute autre période prescrite par les autorités locales compétentes, attestant que le titulaire a suivi un cours de formation dûment reconnu sur l'acceptation des marchandises dangereuses et a réussi à un examen écrit basé sur ce cours; pour les besoins de la présente Résolution, un cours de formation reconnu désigne :

1.1.2(a)(i) un cours IATA sur les marchandises dangereuses;

1.1.2(a)(ii) Un cours d'instruction officiel sur l'acceptation des marchandises dangereuses organisé par un transporteur membre;

1.1.2(a)(iii) Un cours d'instruction officiel sur l'acceptation des marchandises dangereuses organisé par un institut de formation officiel 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);

△ **1.1.2(a)(iv)** Un cours proposé par un institut de formation qui a été évalué et homologué ou répond aux critères établis par l'Autorité réglementaire responsable dans le pays. Les certificats doivent 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.

△ **1.1.2(a)(v)** Programme de formation OACI-FIATA sur les marchandises dangereuses par voie aérienne.

1.1.2(b) Il est entendu que tous les cours ci-dessus doivent avoir été préalablement 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.

1.1.2(c) Tout manquement à renouveler le certificat du cours de formation consacré aux marchandises dangereuses à la date spécifiée par l'Administrateur des agences – l'intermédiaire ne remplissant plus, de ce fait, les conditions du présent alinéa – constitue pour l'Administrateur des agences un motif pour radier l'intermédiaire du Répertoire.

1.1.3 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 à traiter des 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 charge, 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 Nonobstant les dispositions des paragraphes 1.1 à 1.1.2(c), un candidat peut demander à s'enregistrer comme intermédiaire IATA (manutentionnaire de marchandises non dangereuses) pourvu qu'il remplisse toutes les autres exigences en matière d'accréditation y compris la fourniture d'une formation sur les marchandises dangereuses aux personnes concernées conformément au 1.1.3 ci-dessus, et qu'il ait présenté la déclaration figurant dans l'appendice 2 de l'Annexe B qui indique qu'il ne préparera pas pour le transport des expéditions contenant des marchandises dangereuses.

1.2 EXIGENCES CONCERNANT LA SITUATION FINANCIÈRE

1.2.1 Situation financière

Le candidat doit soumettre ses états financiers consistant en un état des profits et pertes et un bilan actuels et vérifiés, produits de manière indépendante et établis conformément aux principes comptables locaux généralement reconnus.

Tous les Intermédiaires Cargo IATA qui participent au Programme Cargo aérien d'Europe participeront au Programme de Surveillance de Déclaration CASS (CSMS) CASS conformément aux règles et procédures publiées dans le Manuel.

Les candidats doivent indiquer le niveau de crédit anticipé de déclaration dans chaque CASS dans lequel ils déposent leur candidature.

Lorsque la situation financière d'un Intermédiaire et/ou son niveau limite de déclaration de crédit est revue par l'Administrateur de l'Agence, il peut être exigé de l'Intermédiaire qu'il :

- 1) Produire les documents indiqués dans le Manuel et jugés nécessaires pour la tenu de cet examen;

- 2) Renouveler à la date d'expiration toute garantie bancaire ou caution;
- 3) ajuste le niveau de toute garantie bancaire ou fixation de cautionnement.

Dans le cas 1. ci-dessus, la non-soumission par l'Intermédiaire des documents exigés peut constituer un motif pour l'émission d'un avis d'irrégularité par l'IATA et l'octroi à l'Intermédiaire d'un délai de 30 jours pour régulariser sa situation.

Le non-respect des points 2. ou 3. ci-dessus et/ou des exigences financières contenues dans le Manuel peut constituer un motif pour l'Administrateur de l'Agence de suspendre l'Intermédiaire du CASS et de lui octroyer un délai de 30 jours pour s'y conformer.

Toute non-régularisation de l'Intermédiaire dans les 30 jours peut constituer un motif d'émission par l'IATA d'un avis de résiliation de l'Intermédiaire. Si l'Intermédiaire soumet les documents requis, renouvelle ou ajuste sa Garantie bancaire ou sa Caution avant la date de résiliation, celle-ci ne prendra pas effet. Si l'Administrateur des agences émet un avis de résiliation dans le cadre de cette disposition, il doit indiquer sa date d'entrée en vigueur, laquelle ne doit en aucun cas être antérieure à la date mentionnée dans la clause de résiliation de l'Accord d'intermédiaire de fret.

1.2.2 Nonobstant les dispositions contenues dans le paragraphe 1.2.1, un Intermédiaire peut satisfaire à l'exigence de fournir une aide financière supplémentaire tout type de sécurité accepté par l'Administrateur de l'Agence le cas échéant.

1.3 PROMOTION, VENTE ET/OU TRAITEMENT

Le candidat doit remplir les exigences du Manuel relative-ment à l'emplacement des bureaux et à l'assurance responsabilité.

1.4 TRAITEMENT DES ENVOIS

Le candidat doit avoir des locaux et des installations, du personnel et un équipement appropriés correspondant aux critères établis par le Conseil et publiés dans le Manuel pour remplir les fonctions liées à l'exploitation.

1.5 PERMIS POUR L'EXERCICE D'UNE ACTIVITÉ COMMERCIALE ET AUTRES CONDITIONS JURIDIQUES NATIONALES

Lorsqu'il s'agit d'une obligation officielle, le candidat doit être en possession d'un permis valide l'autorisant à exercer son activité et à remplir toute autre condition nationale d'ordre juridique du pays en question. Dans le cas d'une suspension ou du retrait de ce permis, l'Administrateur des agences suspendre l'intermédiaire de CASS et d'initier un audit de par le médiateur.

1.6 NOM

Les restrictions à propos de la dénomination sociale d'un candidat sont, le cas échéant, indiquées dans le Manuel. Toutefois, le candidat ne doit pas utiliser un nom qui soit identique ou similaire à celui d'un transporteur membre de l'IATA ou de l'IATA même, et son lieu d'affaires ne devrait pas être confondu avec celui d'un transporteur aérien.

1.7 RÈGLES D'ÉTHIQUE COMMERCIALE

Le candidat, son personnel de gestion ou ses principaux actionnaires (ou les personnes agissant en leur nom), directeurs, dirigeants ou gestionnaires ne doivent pas s'être rendus coupables de violation volontaire de leurs obligations fiduciaires liées à leurs activités professionnelles, ni être sous le coup d'une faillite. Toutes autres conditions formulées par le Conseil mixte européen seront intégrées dans le Manuel.

1.8 DÉFAUT DE PAIEMENT ANTÉRIEUR

Les restrictions visant un candidat ayant déjà été ou étant actuellement lié à un agent, un associé ou un intermédiaire en défaut de paiement sont publiées dans le Manuel;

Cependant, nul ne sera enregistré ni maintenu sur la liste des intermédiaires si 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 intermédiaire qui :

- 1) Est présentement en défaut de paiement et qui est endetté auprès des compagnies membres ou dont les dettes ont été réglées entièrement ou en partie au moyen d'une caution financière; ou
- 2) A été radié de la Liste des agences et 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;
- 3) L'Administrateur des agences pourra toutefois approuver une candidature s'il est convaincu que cette personne n'a pris aucune part aux actes ou aux négligences qui ont entraîné la radiation ou le défaut de paiement, ou s'il est convaincu que le candidat se conformera aux dispositions du Contrat d'intermédiaire de fret, à la présente Réglementation ainsi qu'aux autres Résolutions de la Conférence.

1.9 CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE ET LÉGALE

1.9.1 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.

1.9.2 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.

Section 2 — Procédures

Sur demande, l'Administrateur des agences doit fournir à tout candidat potentiel une formule de demande d'enregistrement ainsi qu'un exemplaire du Manuel du Programme européen de fret aérien (au prix coûtant) contenant la présente Réglementation ainsi que toute autre information et les directives pertinentes.

2.1 DEMANDE D'ENREGISTREMENT

Tout candidat qui désire figurer dans le Répertoire du Programme européen de fret aérien doit en faire la demande auprès de l'Administrateur des agences, qui est autorisé à enregistrer le candidat ou à rejeter sa demande conformément aux critères convenus par le Conseil mixte et publiés dans le Manuel.

2.2 TRAITEMENT DE LA DEMANDE D'ENREGISTREMENT

2.2.1 Le candidat doit remplir la formule de demande requise et la soumettre accompagnée des documents financiers et autres tels que spécifiés dans le Manuel, ainsi que des droits appropriés.

2.2.2 L'Administrateur des agences peut prendre des dispositions pour qu'il soit établi au moins un rapport d'inspection indépendant afin de l'aider à déterminer si le candidat satisfait aux qualifications requises pour devenir un Intermédiaire de fret IATA.

2.2.3 Si l'Administrateur des agences estime que la demande d'enregistrement est complète, il en avise les transporteurs membres et publie l'information concernant l'intermédiaire.

2.2.4 L'Administrateur des agences s'efforcera d'obtenir au moins un rapport d'inspection indépendant pour l'aider à déterminer si le candidat remplit les conditions requises pour devenir un intermédiaire de fret IATA.

2.2.5 L'Administrateur des agences étudie chaque demande et les renseignements qui l'accompagnent ainsi que toute autre information portée à sa connaissance et détermine si le candidat remplit toutes les conditions requises pour devenir un intermédiaire de fret IATA.

2.2.6 L'Administrateur des agences informe le candidat par écrit et sans délai de sa décision et, en cas de rejet de la demande, il doit en indiquer les raisons précises.

2.2.7 Tout candidat ayant fait l'objet d'un refus peut demander à l'Administrateur des agences de revoir sa décision ou recourir à la procédure de révision de ladite décision par l'Ombudsman.

2.3 MESURES À PRENDRE À L'ENREGISTREMENT DU CANDIDAT

2.3.1 Si l'Administrateur des agences établit que le candidat a démontré qu'il remplit toutes les conditions requises, il inscrit le nom de celui-ci dans le Répertoire du Programme européen de fret aérien.

2.3.2 Le Directeur général, agissant au nom des compagnies membres désireuses de nommer un agent, passe un Contrat d'agence de fret avec chaque personne ayant été enregistrée en qualité d'agent conformément aux dispositions de la présente Réglementation. L'Administrateur des agences communique 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 doit maintenir, publier et diffuser périodiquement un Répertoire du Programme européen de fret aérien contenant le nom de toutes les personnes avec lesquelles le Directeur général a signé un Contrat d'intermédiaire de fret tel qu'indiqué en 2.3.2. Le contenu de ce Répertoire est établi par le Conseil mixte du Programme européen de fret aérien.

2.4 NOMINATION DES INTERMÉDIAIRES

2.4.1 Procédure de nomination

Un transporteur membre peut nommer un intermédiaire qui figure dans le Répertoire du Programme européen de fret aérien, de la manière suivante :

2.4.1.1 En déposant auprès de l'Administrateur des agences une déclaration générale pour la nomination de tous les intermédiaires. L'Administrateur des agences doit publier périodiquement dans le Manuel du Programme européen de fret aérien la liste des membres ayant déposé une telle déclaration générale; ou

2.4.1.2 En informant cet intermédiaire par écrit, avec copie à l'Administrateur des agences, qu'il le nomme spécifiquement comme son intermédiaire.

2.4.2 Date d'entrée en vigueur

Toute nomination prend effet comme suit :

2.4.2.1 En ce qui concerne les transporteurs membres qui ont déposé leur déclaration générale, dès l'inclusion de l'intermédiaire dans le Répertoire du Programme européen de fret aérien ou dès la date à laquelle la déclaration générale est déposée, si celle-ci est postérieure à la date d'inscription de l'intermédiaire dans le Répertoire du Programme européen de fret aérien;

2.4.2.2 En ce qui concerne les autres transporteurs membres, dès la date indiquée comme date effective dans la déclaration de nomination du transporteur membre en question. Cette date ne sera pas antérieure à celle de l'inscription de l'intermédiaire dans le Répertoire du Programme européen de fret aérien.

2.5 ANNULATION D'UNE NOMINATION INDIVIDUELLE

Tout transporteur membre ayant nommé un intermédiaire peut annuler cette nomination en informant l'intermédiaire par écrit avec copie à l'Administrateur des agences.

2.6 FOURNITURE DES LETTRES DE TRANSPORT AÉRIEN PAR LES COMPAGNIES MEMBRES

La fourniture des lettres de transport aérien est laissée au libre choix de la compagnie membre. Celle-ci peut également, si elle le désire, autoriser l'agent à émettre des lettres de transport aérien en son nom et en conformité avec les dispositions de la [Résolution 600a](#).

2.7 RÉEXAMEN DE LA DÉCISION INDIVIDUELLE D'UNE COMPAGNIE MEMBRE

2.7.1 Nonobstant les dispositions des [paragraphes 2.4, 2.5 et 2.6](#) de cette section, lorsqu'un agent se considère lésé par la décision d'un membre :

2.7.1.1 Refuser de nommer un tel intermédiaire, ou

2.7.1.2 Résilier la nomination d'un tel intermédiaire, ou

2.7.1.3 Refuser de

2.7.1.3(a) Remettre audit agent un stock de ses lettres de transport aérien, ou

2.7.1.3(b) L'autoriser à émettre des lettres de transport aérien neutres en son nom, ou

2.7.1.4 Retirer :

2.7.1.4(a) Le stock de lettres de transport aérien confié audit agent, ou

2.7.1.4(b) L'autorisation donnée à l'agent d'émettre des lettres de transport aérien neutres en son nom.

2.7.2 Si la décision porte préjudice aux intérêts commerciaux de l'intermédiaire au point de mettre son affaire en danger, celui-ci a le droit de connaître les critères appliqués par ladite compagnie membre pour nommer les intermédiaires et les raisons du refus ou du retrait de cette nomination. Si l'intermédiaire estime qu'une telle justification n'est pas raisonnable, il doit en premier lieu demander à la compagnie membre de lui fournir des éclaircissements et de lui donner satisfaction. Si la question n'est pas résolue, l'intermédiaire a le droit de demander que la décision prise par la compagnie membre soit revue par l'Ombudsman. Toutefois, lorsque la décision de la compagnie membre de retirer sa nomination, son stock de lettres de transport aérien ou encore l'autorisation donnée à l'intermédiaire d'émettre des lettres de transport aérien neutres, est prise en conformité avec les dispositions collectives de la présente Réglementation, l'intermédiaire ne peut pas exercer son droit de révision à l'encontre de la compagnie membre à titre individuel, mais uniquement selon les dispositions particulières y relatives et selon la [Résolution 805e](#) (le Manuel).

2.8 CAPACITÉS ET INDEMNITÉS

△ Dans toute intervention effectuée en vertu de la présente Réglementation, des [Résolutions 851, 853](#) et leurs Annexes ainsi que de toute autre Résolution applicable, le Directeur général, l'Administrateur des agences et la direction du CASS n'agissent pas comme mandants mais comme agents des compagnies membres en cause. Les compagnies membres nommant les agents s'engagent à exonérer l'IATA, ses dirigeants et ses employés, le Commissaire aux agences de fret, Ombudsman (y compris celle des frais judiciaires) pour toute mesure prise ou omise de bonne foi dans l'accomplissement de leurs fonctions en vertu de l'application de la présente Réglementation (autres que les fonctions accomplies en vertu de la [Section 2](#) de la [Résolution 801re](#)). Les compagnies membres qui participent à un système de règlement des comptes fret (CASS-Export) ou à un système de règlement des comptes fret — débours payables à destination (CASS-Import) s'engagent à exonérer l'IATA, ses responsables et employés, le Commissaire aux agences de fret, Ombudsman (y compris celle des frais judiciaires) pour toute mesure prise ou omise de bonne foi dans l'accomplissement de leurs fonctions en ce qui concerne ces systèmes en vertu des [Résolutions 851, 853](#) et leurs Annexes ainsi que de la [Section 2](#) de la [Résolution 801re](#), telles qu'applicables.

2.9 EXIGENCES DISTINCTES EN MATIÈRE DE GARANTIE FINANCIÈRE APRES ACCREDITATION POUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES CASS

(i) reconnaissant que l'IATA est mandatée pour procéder à l'évaluation financière des Intermédiaires 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'Intermédiaire de fret.

(iii) Les membres participant au programme des Intermédiaires de fret ne devraient pas exiger d'un Intermédiaire une double garantie séparée pour couvrir ces mêmes règlements de comptes CASS Exportation. Cependant, tout membre qui conserve des garanties financières individuelles et bilatérales couvrant de tels règlements de comptes CASS Exportation doit le 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 en appeler à la Commission Mixte du Programme Européen de Fret Aérien (EACPJC) pour la révision des Critères financiers locaux.

Section 3 — Conditions pour le paiement des commissions

3.1 AUTORISATION ET CALCUL DES COMMISSIONS

La rétribution versée pour la vente et le traitement du transport international de fret aérien est convenue bilatéralement entre les parties.

Section 4 — Mesures affectant la situation d'un agent

4.1 RENONCIATION ÉMANANT D'UN AGENT

4.1.1 Un intermédiaire 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 aériennes. La notification fera mention de la date effective de renonciation, sous réserve de l'accomplissement par l'intermédiaire et chacun des compagnies membres l'ayant nommé de toutes les obligations accumulées jusqu'à la date de radiation du Répertoire du Programme européen de fret aérien.

4.1.2 Si un intermédiaire renonce volontairement à la nomination d'une compagnie membre, il doit en informer cette dernière par écrit.

4.2 RADIATION PAR L'ADMINISTRATEUR DES AGENCES

L'Administrateur des agences peut, en conformité avec les dispositions de la présente Réglementation, radier un intermédiaire du Répertoire du Programme européen de fret aérien en le lui communiquant par écrit. Cet avis de radiation prend effet conformément à la présente Réglementation. Cette radiation est effectuée sous réserve de l'accomplissement par l'intermédiaire et chacune des compagnies membres l'ayant nommé de toutes les obligations accumulées jusqu'à la date de radiation du Répertoire du Programme européen de fret aérien.

4.3 AVIS DE SUSPENSION PAR L'ADMINISTRATEUR DES AGENCES

Lorsque l'accréditation d'un intermédiaire est suspendue en vertu de l'une quelconque des dispositions de la présente Réglementation, l'Administrateur des agences doit en informer l'intermédiaire par écrit. La suspension prend effet à compter de la date spécifiée dans la notification écrite de l'Administrateur des agences.

4.4 CONSÉQUENCES D'UNE ANNULATION, D'UNE SUSPENSION OU D'UN BLÂME

4.4.1 Annulation

Lorsqu'une notification de radiation d'un intermédiaire Répertoire du Programme européen de fret aérien est émise par l'Administrateur des agences :

4.4.1.1 L'Administrateur des agences avise l'intermédiaire que son Contrat d'agence de fret est annulé et il en informe les compagnies aériennes,

4.4.1.2 La direction du CASS retire toute autorisation donnée à l'agent d'émettre des lettres de transport aérien

neutres et demande un relevé comptable et le paiement immédiats des sommes dues;

4.4.1.3 Les compagnies membres qui ne participent pas aux systèmes de règlement des comptes fret retirent toute autorisation donnée à l'agent d'émettre pour leur compte des lettres de transport aérien. Ces compagnies membres exigent un relevé comptable et le paiement immédiats des sommes dues.

4.4.2 Suspension

Lorsqu'une notification de suspension de l'agrément d'un intermédiaire a été émise par l'Administrateur des agences :

4.4.2.1 L'Administrateur des agences en informe les compagnies aériennes;

4.4.2.2 Pour la durée de la suspension, la direction du CASS retire toute autorisation donnée à l'intermédiaire d'émettre des lettres de transport aérien neutres;

4.4.2.3 Pour la durée de la suspension, les compagnies membres qui ne participent pas aux systèmes de règlement des comptes fret retirent toute autorisation donnée à l'intermédiaire d'émettre pour leur compte des lettres de transport aérien;

4.4.2.4 Pour la durée de la suspension, l'intermédiaire peut 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 continuent à s'appliquer à l'intermédiaire durant la période de suspension.

4.4.3 Blâme

Si l'intermédiaire fait l'objet d'un blâme en vertu de l'une quelconque des dispositions de la présente Réglementation, l'Administrateur des agences l'enregistre et le fait savoir à l'intermédiaire.

4.5 PERMIS

En plus des mesures affectant la situation d'un intermédiaire qui peuvent être prises conformément à la présente Réglementation, le Contrat d'intermédiaire de fret et la possibilité pour ledit intermédiaire de travailler avec les compagnies membres peuvent être affectés par l'annulation, la suspension ou toute autre condition relative au permis de l'intermédiaire (lorsque ce permis est officiellement requis) imposée par les autorités gouvernementales du pays où est situé l'intermédiaire. Dans ce cas, l'Administrateur des agences avisera sans délai toutes les compagnies aériennes, avec copie à l'intermédiaire, 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 l'intermédiaire ou que cela poserait un risque pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables, l'intermédiaire sera suspendu ou supprimé du Répertoire du Programme Européen de fret aérien.

Section 5 — Changements de propriété, de statut juridique, de nom ou d'adresse

5.1 NOTIFICATION DES CHANGEMENTS

Les changements en ce qui concerne la propriété, le statut juridique, le nom ou l'adresse d'un intermédiaire sont notifiés à l'Administrateur des agences avant d'avoir lieu et sont traités conformément aux dispositions de la présente section. Lorsque le changement de propriété ou de statut juridique d'un intermédiaire implique également un changement de nom ou d'adresse, tous les changements sont notifiés par l'intermédiaire au moyen d'une seule notification de changement que l'Administrateur des agences traite 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'intermédiaire de fret et sont traités conformément au [paragraphe 5.3](#) de la présente section :

5.2.1.1(a) Dans le cas d'un propriétaire unique, d'associés ou de toute autre association de personnes non constituée 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 intermédiaire;

5.2.1.2 Les changements de propriété suivants, dans le cas d'une société ne nécessitent pas de nouveau Contrat d'intermédiaire de fret et sont traités conformément au [paragraphe 5.4](#) de la présente 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'intermédiaire;

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 transaction ou par une série de transactions effectuées au cours d'une période ne dépassant pas à trois ans;

5.2.2 Les changements de propriété et de statut juridique suivants nécessitent la souscription d'un nouveau Contrat d'intermédiaire de fret et sont traités conformément au [paragraphe 5.3](#) de la présente 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 suivants sont traités conformément aux dispositions du paragraphe approprié de la présente section tel qu'indiqué :

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 NÉCESSITANT UN NOUVEAU CONTRAT

Lorsqu'un intermédiaire envisage d'effectuer un changement de propriété et/ou de statut juridique tel que décrit en [5.2.1.1](#) ou [5.2.2](#) de la présente section :

5.3.1 L'intermédiaire agent (le « cédant ») et le nouveau propriétaire envisagé (le « cessionnaire ») doivent notifier conjointement à l'Administrateur des agences le changement proposé dans la forme prescrite à l'[Appendice 1](#) de la présente Réglementation, au moins 30 jours avant la date à laquelle ce changement doit avoir lieu. En même temps, le cessionnaire doit présenter une demande d'enregistrement pour approbation et inscription dans le Répertoire du Programme européen de fret aérien, selon les dispositions de la [section 2](#) de la présente Réglementation. Cette demande sera examinée et traitée conformément aux dispositions de ladite section. L'intermédiaire devra également fournir un état financier actualisé, comme l'exige la [section 1](#) des présentes règles. Au cas où un Intermédiaire est dans l'impossibilité de fournir les documents nécessaires pour procéder à l'examen financier, le changement peut néanmoins être traité, si l'intermédiaire peut fournir une garantie financière égale à 70 jours de ventes.

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 doit souscrire un Contrat d'intermédiaire 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 exigences de la [section 1](#) de la présente Résolution. Cependant, si le cessionnaire élimine les motifs de désapprobation à la satisfaction de l'Administrateur des agences avant qu'une décision finale soit prise,

L'Administrateur des agences conclut un Contrat d'intermédiaire de fret provisoire avec le cessionnaire;

5.3.3 Le Contrat d'intermédiaire de fret provisoire du cessionnaire prend effet à compter de la date d'entrée en vigueur du changement de propriété et/ou de statut juridique. Le Contrat d'intermédiaire de fret du cédant prend fin à la date d'entrée en vigueur 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'intermédiaire de fret provisoire est établi dans les mêmes formes et a les mêmes effets qu'un Contrat d'intermédiaire de fret ordinaire. L'Administrateur des agences avise toutes les compagnies membres de la conclusion d'un Contrat provisoire et, au reçu de cette information, les compagnies membres pourront traiter avec le cessionnaire comme s'il était un intermédiaire.

5.4 CHANGEMENTS NE NÉCESSITANT PAS DE NOUVEAU CONTRAT

Lorsqu'un intermédiaire envisage d'effectuer un changement de propriété tel que décrit en 5.2.1.2 de la présente section :

5.4.1(a) L'intermédiaire doit notifier à l'Administrateur des agences le changement proposé dans la forme prescrite à l'Appendice 1 de la présente Réglementation au moins 30 jours avant que celui-ci n'entre en vigueur. Il lui faut 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'intermédiaire est dans l'impossibilité de fournir les documents jugés nécessaires pour procéder à l'examen financier, le changement pourra néanmoins être traité si l'intermédiaire fournit une garantie financière égale à 70 jours de vente. À la réception de cette notification, l'Administrateur des agences :

5.4.1(a)(i) Adresse une facture à l'intermédiaire couvrant le droit dû pour un changement de propriété tel que défini en 7.1.1(a)(iv), section 7, de la présente Réglementation;

5.4.1(a)(ii) Avise 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 peut fournir à l'Administrateur des agences des preuves démontrant les raisons pour lesquelles, de l'avis de cette compagnie membre, l'intermédiaire ne remplit pas les conditions requises pour garder son statut d'intermédiaire. L'Administrateur des agences doit l'informer 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 doit délivrer un agrément provisoire au changement, à moins que le changement ne révèle ou que l'Administrateur des agences n'ait des raisons de croire que l'intermédiaire ne

devrait pas être maintenu parce qu'il ne remplit pas l'une quelconque des conditions figurant à la Section 1 de la présente Réglementation. Cependant, si l'intermédiaire 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 prend effet à compter de la date du changement de propriété et l'Administrateur des agences informe toutes les compagnies membres en conséquence.

5.5 ABSENCE D'UN AGRÉMENT 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'intermédiaire de fret provisoire ou d'accorder une approbation provisoire à la date du changement, il doit informer toutes les compagnies membres et la direction du CASS en conséquence. Les compagnies membres peuvent continuer à travailler avec l'intermédiaire 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 dispositions énoncées en 5.3 et 5.4 de la présente section, l'Administrateur des agences doit obtenir par le moyen et les sources qu'il jugera appropriés un rapport sur le cessionnaire ou l'intermédiaire, 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 doit :

5.6.2.1 Dans les cas d'un changement tel que décrit en 5.2.1.1 ou 5.2.2 de la présente section, informer le cessionnaire que le Contrat d'agence de fret perd son caractère provisoire et devient définitif;

5.6.2.2 Dans les cas d'un changement tel que décrit en 5.2.1.2 de la présente section, aviser l'intermédiaire que l'approbation perd son caractère provisoire et devient définitive. Le Contrat d'intermédiaire de fret ou l'approbation finale prend effet 45 jours à compter de la publication aux compagnies membres par l'Administrateur des agences du changement envisagé, ou de la date à laquelle le changement a lieu, la plus tardive des deux prévalant. L'Administrateur des agences informe toutes les compagnies membres en conséquence et apporte toute modification nécessaire au Répertoire du Programme européen de fret aérien.

5.7 CONSÉQUENCE DE LA DÉSAPPROBATION

5.7.1(a) Si l'Administrateur des agences n'est pas en mesure de souscrire un Contrat d'intermédiaire de fret en faveur d'un cessionnaire ou d'approuver de façon définitive un changement à l'égard d'un intermédiaire, selon le cas, il doit immédiatement en aviser le cessionnaire ou l'intermédiaire et, en même temps :

5.7.1(a)(i) Dans les cas d'un changement tel que décrit en 5.2.1.1 ou 5.2.2 de la présente section, confirmer par écrit au cédant qu'il est mis fin au Contrat d'intermédiaire de fret à compter de la date du changement de propriété. L'Administrateur des agences avise également par écrit le cessionnaire que le Contrat d'intermédiaire de fret provisoire a pris fin, pour autant qu'un tel Contrat ait été conclu;

5.7.1(a)(ii) Dans les cas d'un changement tel que décrit en 5.2.1.2 de la présente section, aviser par écrit l'intermédiaire que l'approbation provisoire qui lui avait été accordée lui est retirée et qu'il est mis fin au Contrat d'intermédiaire de fret;

5.7.1(b) L'Administrateur des agences doit, dans tous les cas, donner les raisons des mesures prises et en informer les transporteurs membres. Le cessionnaire ou l'intermédiaire dont la demande a été rejetée peut demander la reconsidération de la décision prise par l'Administrateur des agences ou recourir à la procédure de révision de ladite décision par l'Ombudsman;

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 est 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 l'intermédiaire peut introduire une demande de révision par arbitrage en vertu de la section 6 de la présente 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'intermédiaire, 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 rétablit le Contrat d'intermédiaire de fret de l'intermédiaire et, le cas échéant les facilités de crédit, et il avise l'intermédiaire et toutes les compagnies membres en conséquence.

5.8 ENGAGEMENTS À PRENDRE PAR LE CESSIONNAIRE

L'exception des cas de changements énoncés en 5.2.1.2 de la présente section :

5.8.1 Toute demande d'agrément doit être accompagnée d'un engagement souscrit par le cessionnaire qui

se déclare solidairement responsable avec le cédant de toutes les obligations incombant au cédant en vertu de son Contrat d'intermédiaire de fret à la date du transfert de propriété; et

5.8.2 Lorsque 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 est accompagnée d'un engagement du cessionnaire qui déclare accepter la responsabilité de toute infraction du cédant au Contrat d'intermédiaire de fret qui aurait pu survenir dans les deux années précédant le changement de propriété, tout comme s'il s'agissait d'une infraction au Contrat d'intermédiaire de fret du cessionnaire.

5.9 DÉCÈS D'UN PROPRIÉTAIRE UNIQUE OU D'UN MEMBRE D'UNE ASSOCIATION OU DE TOUTE AUTRE ASSOCIATION DE PERSONNES NON CONSTITUÉE EN SOCIÉTÉ

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'intermédiaire doit immédiatement le communiquer à l'Administrateur des agences qui le place alors en régime de paiement au comptant avec droit à la commission et notifie l'intermédiaire et toutes les compagnies membres en conséquence. Toutefois, afin de préserver autant que possible la clientèle de l'intermédiaire, l'Administrateur des agences peut, 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, conclure un Contrat d'intermédiaire de fret temporaire avec la partie qui en fait la demande, rétablir les facilités de crédit et aviser les compagnies membres en conséquence. Ce Contrat d'intermédiaire de fret temporaire revêt la même forme et a les mêmes effets qu'un Contrat d'intermédiaire de fret définitif, excepté :

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 place l'intermédiaire de fret temporaire en régime de paiement au comptant avec droit à la commission, fait procéder par l'Ombudsman à la révision de l'agrément détenu par l'intermédiaire et en informe ce dernier et toutes les compagnies membres en conséquence;

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 retire sa demande de révision et avise l'intermédiaire et toutes les compagnies membres que les facilités de crédit peuvent être rétablies;

5.9.1.3 Si une révision a lieu et que l'Ombudsman estime que la situation financière de la succession, de l'association ou autre entreprise non constituée en société le nécessite, il fait en sorte qu'il soit mis fin au Contrat d'intermédiaire de fret temporaire. L'Administrateur des agences radie l'agent du Répertoire du Programme européen de fret aérien et en informe l'intermédiaire ainsi que toutes les compagnies membres. Au reçu de cette information, les compagnies membres prennent les mêmes dispositions que celles prévues lors de la radiation d'un intermédiaire du Répertoire du Programme européen de fret aérien;

5.9.2 Si le représentant légal de la succession du défunt propose de transférer ou de confirmer le transfert du fonds de commerce de l'intermédiaire à un héritier légitime ou à une autre personne ou notifie que l'intérêt du défunt est retiré de l'association, ce transfert ou retrait est 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 notifient conjointement le changement à l'Administrateur des agences ainsi qu'il est prescrit en [5.3.1](#) de la présente section et les dispositions énoncées en [5.3](#), [5.5](#), [5.6](#), [5.7](#) et [5.8](#) de la présente section s'appliquent;

5.9.3 Sauf en cas de résiliation anticipée en application des dispositions des alinéas [5.9.1](#) ou [5.9.2](#) ci-dessus, le Contrat d'intermédiaire de fret temporaire souscrit avec le représentant d'une succession dans le cas d'un propriétaire unique prend fin dès que le représentant légal de la succession cesse de gérer le bureau couvert par le Contrat.

5.10 DÉCÈS D'UN ACTIONNAIRE

5.10.1 En cas de décès d'un actionnaire détenant 30% ou plus du capital souscrit d'une société (ou d'un actionnaire investi du contrôle de l'agence), l'intermédiaire le communique immédiatement à l'Administrateur des agences. Celui-ci en informe toutes les compagnies membres et demande à l'agent de présenter son bilan :

5.10.1.1 Si la situation financière de l'intermédiaire est jugée satisfaisante, celui-ci peut continuer à travailler avec les compagnies membres en qualité d'intermédiaire enregistré;

5.10.1.2 Si la situation financière de l'intermédiaire n'est pas jugée satisfaisante, l'Administrateur des agences le place en régime de paiement au comptant avec droit à la commission, fait procéder à la révision de son agrément par l'Ombudsman et en informe l'intermédiaire et toutes les compagnies membres;

5.10.2 Si la personne autorisée à représenter la succession du défunt propose ou confirme le transfert de la participation du défunt dans l'agence à un héritier légitime ou à une autre personne, ce transfert est considéré comme un changement de propriété au sens de la présente section. L'intermédiaire avise l'Administrateur des agences du changement tel qu'indiqué en [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'appliquent.

5.11 CHANGEMENT DE NOM

Si l'intermédiaire change de nom, il avertit sans délai l'Administrateur des agences du nouveau nom et acquitte les droits tels que définis en [7.1.1\(a\)\(iv\)](#), [section 7](#) de la présente Réglementation. L'Administrateur des agences s'assure que le nouveau nom peut être approuvé conformément aux dispositions de la [section 1](#) de la présente Réglementation. Si le changement de nom est approuvé, l'Administrateur des agences en informe toutes les compagnies membres et inscrit le nouveau nom dans le Répertoire du Programme européen de fret aérien ainsi que sur le Contrat d'intermédiaire de fret. Si l'Administrateur des agences désapprouve la demande de l'intermédiaire, il fait procéder à une révision par l'Ombudsman.

5.12 CHANGEMENT D'ADRESSE

5.12.1 Si l'intermédiaire change son adresse telle qu'enregistrée dans le Répertoire du Programme européen de fret aérien, il avertit sans délai l'Administrateur des agences qui, à son tour, en informe toutes les compagnies membres. Le droit d'agir en qualité d'intermédiaire est maintenu sous la nouvelle adresse.

5.12.2 Lorsqu'un Intermédiaire transfère ses activités ou cesse de les exercer dans le bureau de vente et/ou les installations de manutention ayant été inspectés au cours du traitement de sa demande d'accréditation, ledit Intermédiaire doit, le plus tôt possible et en tout état de cause avant la date du transfert, communiquer à l'Administrateur des agences la nouvelle adresse et s'acquitter des frais prévus à la [section 7](#) de la présente Règlementation. L'Administrateur des agences peut demander un rapport d'inspection des nouveaux locaux et doit informer tous les Membres de la nouvelle adresse proposée. Si le rapport d'inspection est favorable, les nouveaux locaux doivent être considérés comme approuvés. Si le rapport d'inspection est défavorable, les nouveaux locaux ne doivent pas être approuvés par l'Administrateur des agences et la question doit être soumise à l'Ombudsman.

5.13 NOTIFICATION TARDIVE OU ABSENCE DE NOTIFICATION DE CHANGEMENT

5.13.1 Si la notification et, le cas échéant, la demande d'enregistrement concernant un changement de propriété ou de statut juridique ne sont pas reçues par l'Administrateur des agences ou le sont après que le changement a eu lieu, l'Administrateur des agences place l'intermédiaire en régime de paiement au comptant avec droit à la commission dans l'attente de la révision confiée à l'Ombudsman. La demande du cessionnaire, le cas échéant, est traitée en conformité avec les dispositions de la [section 2](#) de la présente Réglementation.

5.13.2 Si l'Administrateur des agences n'est pas avisé d'un changement de nom ou d'adresse dans les 30 jours à compter de la date de ce changement, il peut demander à l'Ombudsman de procéder au réexamen de l'intermédiaire.

5.14 AGENTS SITUÉS DANS UNE ZONE CASS-EXPORT

Si l'un quelconque des changements décrits dans la présente section se rapporte à un intermédiaire situé dans la zone d'un CASS-Export, l'Administrateur des agences adresse une copie de sa notification à la direction du CASS en avisant les compagnies membres en conformité avec les dispositions de la présente section.

Section 6 — Réexamen par arbitrage

6.1 DROIT AU RÉEXAMEN PAR ARBITRAGE

Tout candidat ou intermédiaire qui considère avoir été lésé par une décision de l'Ombudsman prise en vertu de la [Résolution 805e](#), dont les dispositions sont énoncées dans le Manuel, ou tout transporteur membre qui conteste la décision de l'Ombudsman lors de la révision de la décision prise par ledit transporteur membre, a le droit de faire reconsidérer cette décision par arbitrage selon la procédure cidessous (dans la suite de cette section, le terme « appelant » peut désigner aussi bien l'intermédiaire qui a été lésé que le candidat ou que le transporteur membre ayant contesté et demandant la révision par voie d'arbitrage, à moins que le contexte ne le précise autrement).

6.2 PROCÉDURE DE DEMANDE D'ARBITRAGE

L'appelant signale à l'Administrateur des agences son désir de voir la décision réexaminée par arbitrage. Cette notification est faite par écrit à l'Administrateur des agences et doit lui parvenir dans les 30 jours suivant la date à laquelle la décision a été communiquée à l'appelant. Ensuite, l'Administrateur des agences envoie à l'appelant une formule de demande d'arbitrage et avise tous les membres qu'un arbitrage a été sollicité.

6.3 DÉSIGNATION DES ARBITRES

6.3.1(a) L'appelant peut recourir à l'arbitrage par :

6.3.1(a)(i) Un arbitre unique nommé par consentement mutuel dans les 20 jours à compter de la date à laquelle l'appelant a reçu la formule de demande d'arbitrage; (à défaut d'un tel accord, la nomination sera effectuée par le Président de la Chambre de commerce internationale); ou

6.3.1(a)(ii) Un arbitre unique nommé par le Président de la Chambre de commerce internationale; ou

6.3.1(a)(iii) Un conseil d'arbitrage composé de trois membres, tel que défini en [6.3.2](#);

6.3.1(b) Dans tous les cas, l'appelant remplit, signe et renvoie la formule de demande d'arbitrage pour qu'elle parvienne à l'Administrateur des agences dans les 30 jours à compter de la date de réception de cette formule par l'appelant. Sur cette formule, l'appelant devra indiquer son choix, soit (i), (ii) ou (iii) mentionnés cidessus. S'il opte pour l'arbitrage par un conseil d'arbitrage constitué de trois personnes, l'appelant indique le nom d'un arbitre qui lui agréé et qui consente à remplir cette fonction. Cette formule est accompagnée d'un chèque certifié ou d'un effet bancaire d'un montant de USD750 (ou l'équivalent acceptable de cette somme) dans le cas d'un arbitrage par un arbitre unique, ou de USD1000 (ou l'équivalent acceptable de cette somme) dans le cas d'un arbitrage par un conseil d'arbitrage composé de trois membres, comme caution destinée à garantir le paiement des frais dont l'appelant pourrait devenir redevable.

6.3.1(c) Dès réception de la documentation provenant de l'intermédiaire et de l'IATA, et avant l'audience, le ou les arbitres peuvent demander à l'intermédiaire et à l'IATA d'envoyer par la poste des chèques certifiés d'un montant déterminé par le ou les arbitres, en dollars américains ou l'équivalent acceptable, pour couvrir les frais établis pour l'arbitrage. Dès que le Conseil a fait connaître sa décision, les montants ainsi postés et tout excédent en frais d'arbitrage sont remboursés à l'une ou l'autre des parties, selon le cas.

△ **6.3.2** Dans les 20 jours qui suivent la réception par l'Administrateur des agences de la formule de demande d'arbitrage remplie par l'appelant ayant opté pour l'arbitrage par un conseil composé de trois personnes, avec un chèque certifié ou un effet bancaire, l'Administrateur des agences nomme un arbitre; les deux arbitres ainsi nommés en désignent un troisième qui assume les fonctions de Président du Conseil d'arbitrage. Si le troisième arbitre n'a pu être nommé ainsi dans les 20 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, l'Administrateur des agences demande au président de la Chambre de commerce internationale de procéder à cette nomination.

6.3.3 L'expression « Conseil d'arbitrage » désigne un arbitre unique ou un conseil d'arbitrage composé de trois personnes nommées conformément aux dispositions énoncées en 6.3.1 et 6.3.2.

6.4 SUBSTITUTION D'UN ARBITRE

Dans le cas où un arbitre démissionnerait ou se trouverait dans l'impossibilité d'accomplir son mandat, les parties qui l'ont nommé lui substituent un remplaçant dans les 30 jours suivant la date à laquelle l'Administrateur des agences est informé de cette démission ou de cette impossibilité.

6.5 CONDUITE DES DÉBATS

6.5.1 Sauf accord contraire conclu entre l'appelant et l'Administrateur des agences, le Conseil d'arbitrage se tient dans le pays d'enregistrement de l'intermédiaire ou, le cas échéant, dans le pays pour lequel la demande d'enregistrement a été présentée.

△ **6.5.2** Le Conseil d'arbitrage publie sa sentence par écrit dans les 60 jours suivant la nomination du président ou de l'arbitre unique. Toutefois, ce délai peut être prolongé par l'appelant et l'Administrateur des agences ou avec leur accord. Si le Conseil d'arbitrage ne fait pas connaître sa sentence par écrit dans ce délai de 60 jours ou pendant la période de prolongation convenue par l'appelant et l'Administrateur des agences, le Conseil d'arbitrage est considéré comme déchargé de ses fonctions sans pouvoir prétendre à une rémunération et l'Administrateur des agences demande au Président de la Chambre de commerce internationale de désigner un arbitre unique ou un nouvel arbitre unique (en remplacement de celui qui a été démis de ses fonctions). Celui-ci agit conformément aux dispositions énoncées en 6.5.1 et 6.7 de la présente section et rend sa sentence par écrit dans les 45 jours suivant la date de sa nomination.

6.5.3 Le Conseil d'arbitrage rend sa décision à la majorité.

6.5.4 Le Conseil d'arbitrage autorise les parties à se faire entendre en personne aux débats ou à se faire représenter par un tiers et il prend connaissance de tout témoignage pertinent ou important ayant trait à la cause.

6.5.5 À tous autres égards, le Conseil d'arbitrage établit lui-même ses propres procédures.

6.6 PORTÉE DU RÉEXAMEN

6.6.1(a) Le réexamen par le Conseil d'arbitrage est une procédure d'appel et non une reprise entière de l'affaire fondée sur des faits nouveaux. Le Conseil confirme la décision faisant l'objet de la révision à moins qu'il n'estime et conclue que ladite décision présente des lacunes quant à un ou plusieurs des aspects suivants :

6.6.1(a)(i) Elle n'est pas étayée par des preuves suffisantes;

6.6.1(a)(ii) Elle contient une erreur pour ce qui est de la loi applicable;

6.6.1(a)(iii) Elle est arbitraire ou inconséquente;

6.6.1(a)(iv) Elle n'est pas conforme aux dispositions de la Résolution en vertu de laquelle elle a été prise;

6.6.1(a)(v) La sanction est inappropriée, inadéquate ou excessive;

6.6.1(b) De plus, certaines preuves mises à la disposition du Conseil d'arbitrage peuvent être prises en considération alors qu'elles n'avaient pu, pour de bonnes raisons, être soumises à l'Ombudsman.

6.7 SENTENCE

6.7.1 Si le Conseil d'arbitrage ne confirme pas la décision faisant l'objet de la révision, il prescrit des mesures à l'endroit de l'appelant selon les conclusions du Conseil ou réfère le dossier à l'Ombudsman pour action en accord avec la décision du Conseil.

6.7.2/6.7.2.1 Les frais du Conseil d'arbitrage doivent être assumés.

6.7.2.1(a) Lorsque l'appelant est un intermédiaire ou un candidat :

6.7.2.1(a)(i) Par l'appelant, si la décision faisant l'objet de la révision est confirmée;

6.7.2.1(a)(ii) Par l'IATA ou par la compagnie membre en faveur de laquelle l'Ombudsman a statué, selon le cas, si la décision faisant l'objet de la révision est contraire à celle prise par celui-ci;

6.7.2.1(a)(iii) Par l'appelant et l'IATA, selon la répartition prescrite par le Conseil d'arbitrage, si la décision faisant l'objet de la révision est modifiée;

6.7.2.1(b) Toutefois, si des circonstances particulières justifient qu'une sentence différente soit prononcée quant

à ces frais, le Conseil d'arbitrage a le pouvoir de prescrire leur répartition entre les parties de la manière qui lui paraît équitable;

6.7.2.2 Par l'appelant, lorsque celui-ci est une compagnie membre, que la sentence faisant l'objet de la révision soit confirmée, modifiée ou contraire à celle prise par le Commissaire;

6.7.3 Les frais de représentation juridique sont à la charge de la partie encourant lesdits frais.

6.8 EFFETS ET DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA SENTENCE ARBITRALE

6.8.1 La sentence du Conseil d'arbitrage est définitive et engage de façon décisive l'appelant, l'IATA et toutes les compagnies membres, selon le cas, qui doivent se conformer à ses dispositions.

6.8.2 L'Administrateur des agences informe l'appelant, toutes les compagnies membres et la direction du CASS de la décision du Conseil d'arbitrage. Sauf s'il en a été disposé de façon différente par le Conseil d'arbitrage, la sentence arbitrale prend effet à une date que l'Administrateur des Agences aura préalablement fixée.

6.8.3 Si la sentence arbitrale impose à l'agent de payer les frais d'arbitrage, en totalité ou en partie, et s'il n'a pas réglé ces frais dans les 60 jours à compter de la date de la notification communiquée conformément à l'alinéa [6.8.2](#) ci-dessus, l'Administrateur des agences radie l'intermédiaire du Répertoire du Programme européen de fret aérien.

Section 7 — Droits d'intermédiaire

7.1 DESCRIPTION DES DROITS

Les droits d'intermédiaire, dont les montants sont déterminés par le Conseil mixte du Programme européen de fret aérien en consultation avec le Directeur général, sont publiés par l'Administrateur des agences et payables par les intermédiaires :

Les types de droits et les conditions selon lesquelles ils doivent être payés sont décrits dans le Manuel. Dans le cas où un Intermédiaire ne verserait pas le montant correct des frais administratifs ou de changement à échéance, l'IATA avisera rapidement l'Intermédiaire 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. La résiliation pour défaut de paiement des droits d'intermédiaire annuels n'est pas assujettie à l'arbitrage de l'intermédiaire.

7.2 FACTURATION

Les cotisations annuelles d'intermédiaire doivent être payées au plus tard le 1^{er} décembre de l'année précédente, conformément aux procédures convenues par le Conseil mixte et les instructions de l'Administrateur des agences. Les avis de cotisation sont envoyés par l'Administrateur des agences au plus tard le 1^{er} novembre de chaque année.

7.3 UTILISATION DES DROITS D'INTERMÉDIAIRE

Les droits d'intermédiaire perçus par l'Administrateur des agences au nom de l'IATA sont affectés par le Directeur général à l'administration du Programme européen de fret aérien, 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/IAFI pour soutenir le processus de dialogue international entre l'IATA et la FIATA.

Section 8 — Bordereaux récapitulatifs des lettres de transport aérien, facturation, règlements et encaissements, défauts de paiement

Les procédures à suivre en ce qui concerne la remise des états de ventes et les paiements ainsi que les défauts de paiement sont énoncées dans la [Résolution 801re](#).

RÉSOLUTION 805zz

Annexe 'B'

Appendice 1

DESTINATAIRE :

Administrateur des agences

Nom, adresse et code numérique de l'intermédiaire

Association du transport aérien international

NOTIFICATION DE CHANGEMENT

Conformément aux dispositions de la [Section 5](#) des règles du Programme européen de fret aérien, nous indiquons ci-après les changements suivants intervenus dans la nature juridique ou propriété de l'intermédiaire de fret IATA susnommé (le cédant), à la suite d'arrangements contractuels ou de négociations :

	1. SITUATION ACTUELLE	2. SITUATION FUTURE
1. Propriétaire unique, association, personne morale, autre (veuillez préciser)	.....	.....
2. Nom du propriétaire, des associés, des actionnaires en cas 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. Si la réponse au point 5 ci-dessus indique un changement de nom ou d'adresse, ou les deux, veuillez donner des précisions.		
7. Ce changement entraînera-t-il des modifications dans la direction et le personnel de votre agence?		
8. L'un des nouveaux propriétaires, directeurs ou administrateurs ou quiconque 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.		

Le cédant a informé le cessionnaire de la nécessité de se conformer aux règles du Programme européen de fret aérien si ce dernier désire être inscrit dans le Répertoire de ce Programme en tant qu'intermédiaire enregistré.

Conformément à l'une des dispositions des règles du Programme européen de fret aérien, le cessionnaire s'engage à accepter d'être conjointement et solidairement responsable avec le cédant de toutes obligations en suspens découlant du Contrat d'intermédiaire de fret du cédant à la date à laquelle le changement de propriété a lieu.

Pour autant toutefois que le cédant soit employé par l'intermédiaire 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'intermédiaire de fret qui pourrait avoir été commise par le cédant durant les deux années précédant immédiatement le changement de propriété. Cette violation sera considérée comme s'il s'agissait d'une infraction au Contrat d'intermédiaire de fret du cessionnaire.

.....
Témoin

.....
Signature autorisée de l'intermédiaire (cédant)

.....
Témoin

.....
Signature autorisée du cessionnaire

RÉSOLUTION 805zz

Annexe 'B'

Appendice 2

MARCHANDISES DANGEREUSES : DÉCLARATION DE NON TRAITEMENT

Tel que stipulé dans la [partie 1, paragraphe 1.1.4](#), des Règles du Programme européen de fret aérien, nous confirmons par la présente que l'intermédiaire de fret IATA désigné ci-dessus choisi de ne pas accepter ni de préparer pour le transport des expéditions renfermant des marchandises dangereuses.

En outre, il est reconnu que le fait de ne pas se conformer à la présente déclaration entraînera la résiliation de l'entente d'intermédiaire IATA conformément aux dispositions du paragraphe 17 de l'entente.

SIGNÉ PAR

la personne autorisée à agir pour le compte de l'intermédiaire

Signé par _____

(représentant autorisé)

(Signature)

(Nom, dactylographié ou imprimé)

(Capacité)

TÉMOIN

(Signature)

(Nom, dactylographié ou imprimé)

Nota: Si, en vertu de la législation locale, l'exécution de la présente déclaration exige que les parties signent en présence d'un témoin ou d'un notaire, ces formalités doivent alors être accomplies. L'espace ci-dessous peut être utilisé à cette fin.

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 membres 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 Expiration: Indefinite
(except USA) Type: B
CAC2(MV C105, CAC/51)811f
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 correctrice, **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.

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.

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

RÉSOLUTION 817

GARANTIES FINANCIÈRES

- △ CAC1(Mail Vote C088, Expiration: Indefinite
CAC/51)817 USA (amended) Type: B
CAC2(Mail Vote C088,
CAC/51)817 (amended)
CAC3(Mail Vote C088,
CAC/51)817 (amended)

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 [paragraphe 2.1](#) à [2.3](#) sont tenus de satisfaire aux critères visés à la [section 3.1-3.3](#) de la Résolution 817.

2.6 Garantie compagnie de fret, à condition que le garant satisfasse aux dispositions de la [section 3.4-3.6](#) de la résolution 817 selon les termes de la [Résolution 823](#).

3. ÉVALUATION DES FOURNISSEURS ET DE LEURS PRODUITS

3.1 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;

3.1.1 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.

3.2 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;

△ **3.3** Les résultats des évaluations initiale et périodiques seront communiqués au(x) groupe(s) local(aux) ou régional(s) approprié(s).

3.4 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.

3.4.1 Pour être reconnu en tant que garant aux fins de la Garantie compagnie de fret, le garant doit satisfaire aux conditions suivantes :

3.4.1.1 Selon les dispositions de la [section 3.6](#) 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

3.4.1.2 Bénéficiaire de l'une des notations de crédit suivantes:

- a) Standard & Poor's – BBB2
- b) Moody's – Baa
- c) Fitch – F1+ ou F1

3.4.2 Signer un contrat de Garantie compagnie de fret sur un formulaire agréé par l'IATA.

3.5 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 :

3.5.1 Continuer à satisfaire aux critères initiaux

3.5.2 Satisfaire aux exigences du contrat de Garantie compagnie de fret,

△ **3.5.3** 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.

3.6 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.

3.7 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.

4. MISE EN 'UVRE DES PRODUITS DES FOURNISSEURS

4.1 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.

4.2 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.

5. 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	Annually			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									
<i>Trends analysis*</i>									
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 Expiration: Indefinite
(amended) Type: B
CAC2(MV C082)821
(amended)
CAC3(MV C082)821
(amended)

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 lettres 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)823 Expiration: Indefinite
(except USA) (amended) Type: B
CAC2(MV C109, CAC/51)823
(amended)
CAC3(MV C109, CAC/51)823
(amended)

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 satisfaisante 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 : Anguilla, 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 Turcs 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 a exécuté un Contrat de participation dans le (pays)-CASS.

'AUTORISATION DE VOYAGE' désigne un document écrit émis par l'Administrateur des Agences en faveur d'un Agent pour présentation à une Compagnie Membre lors d'une demande de transport à tarif réduit en vertu des dispositions de l'alinéa 5.2 de la [Résolution 881](#).

'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 NUMÉRIQUE 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 a 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'AÉROGARE (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, à 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 maximisant 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 Conférence 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 toute 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.

'EXPÉDITEUR TRANSITAIRE APPROUVÉ 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 IACP. 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 ».

'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 FINANCIÈRE' 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.

□ **GRUPE 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'autorité 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 assujéti 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-après 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 JOURNALIÈRES 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 prévaut.

□ RÉSOLUTION 825

CASS-GROUPE DE GESTION DE LA CONFÉRENCE DES AGENCES DE FRET (C-CMG)

CAC1(MV C109, CAC/51)825 Expiration: Indefinite
(except USA) (amended) Type: B
CAC2(MV C109, CAC/51)825
(amended)
CAC3(MV C109, CAC/51)825
(amended)

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 Conférence des agences de fret concernant l'évolution des conditions réglementaires et du marché.

1.2 informer de manière régulière la Conférence 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 Conférence 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 Conférence 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)827 (except Expiration: Indefinite
USA) (amended) Type: B
CAC2(CAC/51)827 (amended)
CAC3(CAC/51)827 (amended)

Attendu que la Conférence des agences de fret (CAC) et son groupe de pilotage, le Groupe de gestion des conférences sur les procédures de fret (CPCMG) 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.**

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 CPCMG, 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 locaux 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 CPCMG, 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 compagnies aériennes opérant localement établies et opérant sur le marché local et participant au programme des agences de fret et/ou au CASS, et respectivement d'associations de transitaires opérant localement. En l'absence d'association(s) de transitaires dans le pays, la FIATA, la Fédération internationale des associations de transitaires, proposera la nomination de transitaires individuels pour assister au LCC.

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 Conférence des agences de fret et/ou CPCMG 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 CPCMG 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 Expiration: Indefinite
États-Unis) (amended) Type: B
CAC2(44, CAC/51)829
(amended)
CAC3(44, CAC/51)829
(amended)

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) Expiration: Indefinite
CAC2(16)831 Type: B
CAC3(16)831

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) Expiration: Indefinite
(amended) Type: B
CAC2(48)833 (amended)
CAC3(48)833 (amended)

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 par les 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, Expiration: Indefinite
C112, C113, C114, Type: B
CAC/51)851, (except USA)
(amended)
CAC2(MV C095, C096, C097,
C112, C113, C114,
CAC/51)851, (amended)
CAC3(MV C095, C096, C097,
C112, C113, C114,
CAC/51)851, (amended)

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 La 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 considérer 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/INTERMÉDIAIRES/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'acquiescement 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 acquiescer 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 considérer 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 Lorsqu'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 doit 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 ACTIVITÉS 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 aérienne CASS ou que cela poserait un risque indu pour l'IATA en vertu des exigences réglementaires ou légales applicables ou si la compagnie aérienne 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 [paragraphe 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 aérienne 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'

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 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 incombent 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 :

(nom complet de la compagnie aérienne*)

Signature

(nom au complet du signataire)

(titre du signataire)

.....
(lieu, date)

Pour et au nom de :

Association du transport aérien international

Signature

(nom au complet du signataire)

Administrateur des agences

(titre du signataire)

.....
(lieu, date)

Notes:

1. 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.
2. 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 incombent 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 :

(nom complet du GSSA*)

Signature

(nom au complet du signataire)

(titre du signataire)

.....

(lieu, date)

Pour et au nom de :

Association du transport aérien international

Signature

(nom au complet du signataire)

Administrateur des agences

(titre du signataire)

.....

(lieu, date)

Notes:

1. *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.*
2. *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 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 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 réglementation relative au fret, aux règlements, aux dispositions ainsi qu'aux Résolutions de l'IATA intégrés dans le présent accord

Les différents règlements, réglementations, 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 nationales du CASS Chine conformément à l'annexe « D4 » de la résolution 851;
- d) le 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) 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. Responsabilité

- △ 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 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 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 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 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) 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

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 compagnies 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 au 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 réglementation relative au fret, aux règlements, aux dispositions ainsi qu'aux Résolutions de l'IATA intégrés dans le présent accord

Les différents règlements, réglementations, 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 30^e 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 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 dede

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 réglementation relative au fret, aux règlements, aux dispositions ainsi qu'aux Résolutions de l'IATA intégrés dans le présent accord

Les différents règlements, réglementations, 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. Responsabilité

- △ 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 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. 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 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 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 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 réglementations

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 (une) recommandation d'une compagnie aérienne CASS est requis pour les nouvelles candidatures.
- 2) Applicable aux associés CASS actuels
 - a) Les associés CASS ayant accumulé 3 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 ».
 - 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.

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 $\geq 130\%$;
- c) Ratio de liquidité– (Actif à court terme–stocks) divisé par le passif à court terme $\geq 100\%$;
- d) Ratio de liquidités–Encaisse et montant en banque divisés par le passif à court terme $\geq 30\%$;
- e) Ratio de l'actif et du passif –Passif total divisé par l'actif total $\leq 65\%$; 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.

Tableau de l'Annexe < B > par pays CASS des Obligations des Associés CASS

Pays LCAG-C	Montant minimum de la garantie	Nombre d'irrégularités déclenchant une garantie financière	100 % de garantie du secteur pour tous les Associés CASS à tout moment
Exigences mondiales	5 000 USD	3 (trois)	Sans objet
ARABIE SAOUDITE, ROYAUME D'	25 000 USD	Sans objet	OUI
BAHREÏN (GOLF)	20 000 USD	Sans objet	OUI
BRÉSIL	10 000 USD	2 (deux)	OUI
CHILI	10 000 USD	Sans objet	OUI
CHINE	170 000 CNY (International)/100 000 CNY (National)	Sans objet	OUI
CÔTE D'IVOIRE	10 000 USD	Sans objet	OUI
CHYPRE	3 000 USD	2 (deux)	Sans objet
COLOMBIE	5 000 USD	2 (deux)	Sans objet
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE	À déterminer	Sans objet	OUI
ÉGYPTE	150 000 EGP	Sans objet	OUI
ÉMIRATS ARABES UNIS (GOLF)	25 000 USD	Sans objet	OUI
ÉQUATEUR	5 000 USD	2 (deux)	Sans objet
FÉDÉRATION DE RUSSIE	5 000 USD	Sans objet	OUI
GRÈCE	5 000 USD	2 (deux)	Sans objet
INDE*	Sans objet	Sans objet	Sans objet
INDONÉSIE	15 000 USD	Sans objet	OUI
ISRAËL*	Sans objet	Sans objet	Sans objet
ITALIE	10 000 EUR	1 (un)	Sans objet
JAPON	À déterminer	Sans objet	OUI
KOWEÏT (GOLF)	20 000 USD	Sans objet	OUI
MALAISIE	10 000 USD	Sans objet	OUI
MALTE	3 500 USD	Sans objet	OUI
MEXIQUE	25 000 USD	3 (trois)	Sans objet
OMAN (GOLF)	15 000 USD	Sans objet	OUI
PAKISTAN	À déterminer	3 (trois)	Sans objet
QATAR (GOLF)	20 000 USD	Sans objet	OUI
SALVADOR	10 000 USD	1 (un)	Sans objet
SINGAPOUR	10 000 SGD	Sans objet	OUI
THAÏLANDE	Montant en risque	3 (trois)	Sans objet
TUNISIE	50 000 TND	Sans objet	OUI
TURQUIE	25 000 USD	3 (trois)	Sans objet
VENEZUELA	10 000 USD	Sans objet	OUI

* **Inde uniquement** : le Modèle mondial des Associés CASS ne s'applique pas en raison d'un environnement commercial particulier.

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
33, route de l'Aéroport
PO Box 416
1215 Geneva 15
Switzerland

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, Divulgarion 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-paragraphe 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'AGRÈMENT devant être remplie par un agent général de ventes et services (GSSA)

DEST. :

Administrateur des agences

IATA

33, route de l'Aéroport

PO Box 416

1215 Geneva 15

Switzerland

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 assujéti aux mêmes conditions et obligations que les autres transporteurs, en particulier celles qui suivent.
 - 4.3.1 Le GSSA doit se conformer et est assujéti 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 GSSA pour le compte de cette compagnie aérienne seront assujétiées 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 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
33, route de l'Aéroport
PO Box 416
1215 Geneva 15
Switzerland

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'

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
 - Ventes annuelles
 - Personnes ressources à la direction du CASS
-

△ RÉSOLUTION 851f

GROUPES DE TRAVAIL EN LIEN AVEC LES AGENTS

CAC1(45, CAC/51)851f (except USA) (amended)	Expiration: Indefinite
CAC2(45, CAC/51)851f (amended)	Type: B
CAC3(45, CAC/51)851f (amended)	

[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

SYSTÈME DE RÉGLEMENT DES COMPTES FRET — CASS-IMPORT & REDEVANCES D'AÉROGARE

- △ CAC1(MV C114, CAC/51)853 Expiration: Indefinite
(except USA) (amended) Type: B
CAC2(MV C114, CAC/51)853
(amended)
CAC3(MV C114, CAC/51)853
(amended)

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. ÉTUDE DE FAISABILITÉ — 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 considérer 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 récupéré 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'accueil](#)

[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 incombent 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)

Notes:

1. 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
2. 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 incombent 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 :

(nom au complet de la Entreprise de Livraison CASS)

Signature

(nom au complet du signataire)

(titre du signataire).....

.....
(lieu, date)

Pour et au nom de :

Association du transport aérien international

Signature

(nom au complet du signataire)

Administrateur des agences.....

(titre du signataire)

.....
(lieu, date)

Notes:

1. *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.*
2. *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'AÉROGARE

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 réceptionnaire)

dont le siège social est situé à

.....

.....

.....

(adresse du réceptionnaire)

(ci-après désigné le « réceptionnaire »)

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. 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 transfère) 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 jours 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, Divulgarion 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 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 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'AGRÈMENT
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'expédition 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 assujéti aux mêmes conditions et obligations que les autres transporteurs, en particulier celles qui suivent.
 - 4.3.1 Le GHA doit se conformer et est assujéti 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)881 (except USA) Expiration: Indefinite
(amended) Type: A
CAC2(48)881 (amended)
CAC3(48)881 (amended)
CAC4(48)881 (amended)

IL EST DÉCIDÉ que, en vue d'une meilleure qualification professionnelle et d'une capacité accrue devant permettre aux Agents de Fret IATA (dénommés ci-après 'l'Agent') de susciter, promouvoir et vendre des transports aériens internationaux de fret ou de traiter et préparer des expéditions 'prêtes au transport' conformément aux Résolutions en vigueur, les Compagnies Membres pourront, selon leur libre appréciation mais à condition de respecter les présentes dispositions ainsi que la politique, les procédures et les priorités du transporteur émetteur en matière de transport à tarif réduit, accorder auxdits Agents des passages aériens internationaux à tarif réduit.

1. ÉLIGIBILITÉ DE L'AGENT

Un Agent pourra bénéficier d'un transport à tarif réduit selon les termes de la présente Résolution pour autant que les conditions minimales suivantes soient remplies :

1.1 au moment de la demande, l'Agent devra figurer sur la Liste des Agences depuis 12 mois au moins, et ceci sans interruption; et

1.2 au moment de la demande et jusqu'au moment du voyage prévu, l'Agent ne fera pas l'objet d'une déclaration en défaut de paiement; ou

1.3 au moment de la demande et jusqu'au moment du voyage prévu, l'Agent ne fera pas l'objet d'une suspension.

2. ÉLIGIBILITÉ DE LA PERSONNE QUI VOYAGE

Un billet à tarif réduit pourra être émis selon les termes de la présente Résolution en faveur du propriétaire unique, d'un associé, directeur et/ou employé d'un Agent lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies. La personne qui voyage devra :

2.1 être au service de l'Agent de manière continue et ininterrompue depuis 12 mois au moins et pour autant qu'ils soient immédiatement antérieurs à la date de la Demande. Etant entendu qu'une période de trois mois, au minimum, sera jugée satisfaisante, pour autant que la personne ait été autorisée à bénéficier d'un transport à tarif réduit lorsqu'elle était au service d'un autre Agent de Fret IATA dans un délai n'excédant pas 60 jours avant son emploi actuel et à condition que l'Agent faisant la demande l'atteste par écrit; et

2.2 consacrer, pour le compte de l'Agent, tout son temps ou la plus grande partie de celui-ci à la promotion et à la vente de transports aériens de fret ou à la préparation des expéditions prêtes au transport, ou au contrôle, à titre de cadre supérieur, des affaires comptables se rapportant au transport aérien du fret; et

2.3 être salariée et/ou rémunérée à la commission et figurer sur les registres de frais de l'Agent; et

2.4 si son activité à temps complet n'est pas exercée dans le pays d'enregistrement de l'Agent, travailler un nombre d'heures n'étant pas inférieur à ce qui est normalement établi pour les autres employés de l'Agent. De plus, cette personne ne devra pas avoir d'autre emploi rémunéré et devra figurer régulièrement et de bonne foi sur les livres de paie ou autres registres de frais et dépenses de l'Agent.

3. SUBORDONNÉS DE PERSONNES ÉLIGIBLES

Le fait qu'une personne remplisse les conditions requises ne rendra pas en soi admissibles les subordonnés de cette personne qui ne pourront bénéficier du transport que s'ils remplissent toutes les conditions de la présente Résolution.

4. RÉDUCTION DE TARIF POUR CONJOINT

Le conjoint d'une personne qui voyage selon les dispositions de la présente Résolution pourra également bénéficier d'un transport à tarif réduit étant entendu que :

4.1 le couple devra voyager ensemble du point de départ au point de destination dans le cas de voyages aller simple, ou au point de retour dans le cas de voyages aller-retour, ou au point ayant le tarif le plus élevé dans le cas de voyages circulaires;

4.2 la réduction accordée ne pourra excéder 50% du tarif applicable. Cependant, cette réduction ne pourra s'appliquer qu'aux tarifs sur lesquels la réduction pour Agents prévue dans la présente Résolution est autorisée;

4.3 en vertu du présent Paragraphe, aucun conjoint ne pourra bénéficier de plus d'un billet à tarif réduit par année civile de la part d'une Compagnie Membre;

4.4 ce billet ne sera pas déduit de l'attribution annuelle de l'Agent indiquée au [Paragraphe 5](#) de la présente Résolution;

4.5 aucune des présentes dispositions n'empêchera un conjoint pouvant indépendamment bénéficier d'un transport à tarif réduit selon les dispositions du [Paragraphe 2](#) de la présente Résolution, de solliciter et d'effectuer un voyage conformément aux dispositions du présent Paragraphe.

5. ATTRIBUTION ANNUELLE ET RÉDUCTION

Les réductions dont il est question dans ce Paragraphe sont applicables au tarif pour la classe de service utilisée mais ne pourra s'appliquer à des voyages à forfait, étant entendu que, lorsque le prix perçu pour un transport aérien se décompose en un tarif avec supplément de fin de semaine, et un supplément pour arrêt volontaire ou pour une période de pointe, la réduction sera basée sur le tarif additionné du supplément. La réduction ne pourra s'appliquer à tous autres frais et taxes tels que taxes pour couchettes ou pour excédent de bagages.

5.1 au maximum deux billets comportant une réduction ne devant pas dépasser 75% du tarif aérien applicable, pourront être accordés par chaque Compagnie Membre et par année civile au profit de chaque Agent enregistré dans un pays donné pour des transports aller simple, aller-retour ou circulaires;

5.2 lorsque le montant total des ventes de transport international effectuées par un Agent de Fret IATA et donnant droit à des commissions est supérieur au chiffre moyen des ventes de transport aérien international donnant droit à des commissions réalisées par tous les Agents dans le pays d'enregistrement selon les dispositions de l'alinéa [6.1](#) de la présente Résolution, des billets supplémentaires avec une réduction de 75% du tarif applicable, comme prévu à l'alinéa [5.1](#) cidessus, pourront être émis en faveur de l'Agent en question. Ces billets pourront être émis comme suit, à raison d'un maximum de 40 billets par année civile :

billets supplémentaires pour chaque tranche de 100% (ou fraction) de ventes donnant droit à des commissions effectuées en excédent du chiffre moyen des ventes;

5.3 au maximum 20 billets à tarif réduit comportant une réduction ne devant pas dépasser 50% du tarif normal pour des voyages aller simple, aller-retour ou circulaires, pourront être accordés par chaque Compagnie Membre et par année civile à chaque Agent enregistré dans un pays donné.

6. ÉTABLISSEMENT DU CHIFFRE MOYEN DE VENTES

6.1/6.1.1 L'Administrateur des Agences devra déterminer pour chaque pays le chiffre moyen des ventes donnant droit à des commissions sur la foi des rapports écrits soumis par la direction de l'ISS dans les pays CASS, ou par chaque agent dans d'autres pays, et portant sur les ventes totales de transport aérien international de fret donnant droit à des commissions. La direction de l'ISS rassemblera ces rapports en tenant compte des transactions traitées par le CASS et les rapports sollicités auprès des compagnies ne participant pas au CASS et portant sur le montant total des ventes effectuées pour leur compte par leurs agents. A cet effet, l'Administrateur des agences ne prendra en considération que les rapports écrits portant sur les ventes pour une année civile complète.

6.1.2 si le chiffre moyen des ventes donnant droit à des commissions pour un pays représente une somme supérieure à USD 1.500.000, ce montant de USD 1.500.000 sera considéré comme étant le chiffre moyen pour déterminer le droit à l'obtention de billets supplémentaires selon les termes de l'alinéa 5.2 de la présente Résolution,

6.1.3 nonobstant le fait que le rapport écrit d'un Agent ayant été enregistré dans le courant de l'année ne devra pas être utilisé pour déterminer le chiffre moyen des ventes d'un pays, ledit rapport servira à déterminer si l'Agent a droit à des billets supplémentaires;

6.2 l'Administrateur des Agences devra déterminer pour chaque Agent toute attribution supplémentaire à laquelle il aura droit conformément à l'alinéa 5.2 de la présente Résolution;

6.3 L'Administrateur des agences communiquera aux membres, au plus tard le 1^{er} décembre de chaque année, le total des ventes de chaque agent, tel que déclaré par le bureau CASS du pays en question, et le nombre de tels billets supplémentaires, le cas échéant, pour utilisation durant l'année suivante. Dans le cas des pays qui ne se trouvent pas dans une zone CASS et où les ventes totales des agents sont déclarées individuellement par chaque agent visé, l'Administrateur des agences communiquera aux membres au plus tard le 1^{er} décembre de chaque année uniquement le nombre des billets supplémentaires, et non le total des ventes, pour utilisation durant l'année suivante. Par exemple, les rapports écrits des ventes donnant droit à des commissions soumis par les agents pour l'année 2005 serviront de base pour déterminer les attributions supplémentaires durant l'année civile 2007.

6.4 toutes les données soumises à une compagnie membre par l'Administration des agences conformément aux dispositions des paragraphes ci-dessus seront considérées par ladite compagnie comme confidentielles. Les compagnies ne divulgueront pas à des tiers ces données qui ne seront utilisées que par la compagnie membre pour déterminer le nombre de billets à prix réduit auxquels un agent a droit;

6.5 le Directeur général, l'Administrateur des agences, le Commissaire aux agences et la direction de l'ISS, lorsqu'ils prendront des mesures aux termes des dispositions de la [résolution 881](#) et de toute autre résolution pertinente, ne feront pas office de mandants mais d'agents pour les compagnies membres intéressées. Les compagnies membres qui désignent des agents pour les représenter s'engagent à indemniser l'IATA, ses dirigeants, ses employés et toute autre personne attirée, pour toute responsabilité (y compris la responsabilité pour frais de justice) au cas où ils prendraient ou omettraient de bonne foi de prendre des mesures dans l'exercice des fonctions qui leur sont dévolues aux termes des dispositions de la [résolution 881](#). Toute compagnie membre qui omet de respecter les dispositions du paragraphe 6.4 indemniserait l'IATA et toute autre compagnie membre pour toute réclamation ou dommage qui en résulterait et dont elle ne les tiendra pas responsables.

7. NON-SOUMISSION DU RAPPORT DE VENTES

Tout Agent qui ne soumettra pas jusqu'au 1^{er} mars son rapport écrit faisant état du total des ventes de transport aérien international de fret effectuées durant l'année civile précédente et sur lesquelles des commissions étaient payables, n'aura droit pour l'année suivante à aucun billet à tarif réduit en vertu des dispositions de la présente Résolution.

8. AUTORISATIONS DE VOYAGES

8.1 Sur demande individuelle d'un Agent enregistré dans un pays spécifié, l'Administrateur des Agences remettra à chaque Agent enregistré dans un pays spécifié le nombre d'Autorisations de Voyages numérotées requises pour les transports à tarif réduit en conformité avec l'alinéa 5.2 de la présente Résolution. Ces autorisations seront remises par l'Agent à la Compagnie Membre qui émettra le billet. Mention devra être faite sur ces autorisations de l'année civile durant laquelle elles sont valables ainsi que du nom, de l'adresse et du code numérique de l'Agent en faveur duquel elles sont établies. Sous réserve des dispositions du [Paragraphe 12](#) de la présente Résolution, ces Autorisations pourront être utilisées pour des transports intercompagnies;

8.2 aucune Autorisation de Voyage perdue ne sera émise à nouveau ou remplacée par l'Administrateur des Agences. Toutefois, à la demande de l'Agent, l'Administrateur des Agences pourra remplacer une autorisation volée ou détruite s'il reçoit des preuves démontrant que la perte ou la destruction de l'autorisation a été causée par un vol, le feu ou un autre sinistre. Si l'une des autorisations remplacées est retrouvée, celle-ci sera retournée à l'Administrateur des Agences par courrier recommandé;

8.3 l'Administrateur des Agences avisera toutes les Compagnies Membres du numéro de l'Autorisation de Voyage (ou des autorisations) remplacée(s) en conformité avec l'alinéa 8.2 ci-dessus;

8.4 si une Compagnie Membre découvre que les autorisations dont il est question à l'alinéa 8.3 ci-dessus ont été utilisées, il en avisera l'Administrateur des Agences afin que des mesures appropriées soient prises.

9. FORMULAIRE DE DEMANDE ET PROCÉDURE

lorsqu'il soumettra une demande de transport à prix réduit conformément aux dispositions de la présente résolution, le responsable auprès de l'agence remplira et signera le formulaire reproduit en [Annexe A](#) à la présente résolution et le soumettra, avant le début du voyage, à chacun des transporteurs aériens qui interviennent dans l'itinéraire. S'il y a lieu, la demande soumise au premier transporteur sera accompagnée d'une autorisation de voyage émise par l'Administrateur des agences. Il appartiendra à chaque transporteur qui intervient dans l'itinéraire de donner son accord et de faire émettre ses titres de transport sur ses propres services, ainsi que sur les

services d'un autre transporteur aérien le cas échéant, auquel cas l'agent devra, si le transporteur émetteur le lui demande, obtenir l'accord écrit de tous les autres transporteurs aériens qui interviennent dans l'itinéraire et il devra soumettre cet accord au transporteur émetteur.

10. ACCEPTATION DE LA DEMANDE

10.1 La Compagnie Membre qui reçoit la demande ne sera pas tenue d'y donner suite;

10.2 la Compagnie Membre qui reçoit la demande ne devra pas accorder le transport à tarif réduit si elle sait que les conditions requises pour en bénéficier ou que d'autres conditions n'ont pas été remplies ou que la demande présentée est incomplète;

10.3 le transport à tarif réduit pourra être accordé même en l'absence d'un Contrat d'Agence de Fret IATA entre chacune des Compagnies Membres participant au transport et l'Agent, à condition toutefois qu'un tel Contrat existe entre la Compagnie Membre qui émet le billet, ou son Agent Général de Ventes si celui-ci est une Compagnie Membre de l'IATA, et l'Agent.

11. NON-ACCEPTATION DE LA DEMANDE OU RETRAIT DE LA DEMANDE

Si la Compagnie Membre n'accepte pas la demande ou que celle-ci est retirée par l'Agent, ou bien que l'Agent annule de son plein gré le voyage faisant l'objet du billet et qu'aucune partie du billet n'a été utilisée, l'Autorisation de Voyage soumise le cas échéant avec la demande sera retournée à l'Agent. Si une Autorisation de Voyage doit être retournée et que celle-ci a été détériorée ou maculée par la Compagnie Membre durant sa manipulation, cette Autorisation sera retournée par la Compagnie Membre à l'Administrateur des Agences qui la remplacera. Si un billet à tarif réduit émis en vertu de l'alinéa 5.1 de la présente Résolution est retourné entièrement inutilisé par l'Agent, ce billet sera porté au crédit de l'attribution dont bénéficie l'Agent auprès de la Compagnie Membre concernée.

12. OMIS INTENTIONNELLEMENT

13. VALIDITÉ DU BILLET

13.1 Le billet devra obligatoirement être émis au cours de l'année civile durant laquelle la demande est présentée; et

13.2 en aucun cas la validité du billet ne sera supérieure à trois mois à compter de sa date d'émission.

14. DÉDUCTION PAR UNE COMPAGNIE MEMBRE DE L'ATTRIBUTION DE BILLETS

14.1 En ce qui concerne les billets à tarif réduit émis en vertu des alinéas 5.1 et 5.3 de la présente Résolution, chaque Compagnie Membre participant au transport effectuera une déduction sur l'attribution totale de l'Agent.

Cependant, lorsqu'un billet à tarif réduit est émis pour tout ou partie d'un parcours exploité en commun, la déduction sera effectuée, dans le cas d'un tel parcours, par la Compagnie Membre associée ayant émis le billet, que celle-ci exploite ou non le service en commun. De plus, dans le cas d'un service commun à plusieurs lignes où l'appareil d'une Compagnie Membre effectue un service de bout en bout à partir de points situés sur les itinéraires d'une autre Compagnie Membre (par un contrat d'affrètement passé avec cette autre Compagnie Membre), la déduction ne sera faite que par la Compagnie Membre effectuant le vol lorsque la personne voyage exclusivement sur ce service commun à plusieurs lignes;

14.2 une Compagnie Membre assurant exclusivement le transport de fret pourra faire émettre des billets à tarif réduit pour des transports entre des points desservis par ses lignes en faveur de chacun de ses Agents, conformément aux dispositions des paragraphes 4 et 5 de la présente Résolution sur les lignes d'autres Membres. Ces transports seront soumis à toutes les dispositions de la présente Résolution, sauf dans les cas suivants :

14.2.1 les billets à tarif réduit dont il est question ci-dessus ne seront pas déduits de l'attribution dont bénéficie l'Agent auprès de la Compagnie Membre qui effectue le transport, comme prévu à l'alinéa 14.1 de ce paragraphe, mais de l'attribution auprès de la Compagnie Membre assurant exclusivement le transport de fret,

14.2.2 nonobstant les dispositions de l'alinéa 10.3 de la présente Résolution, il ne sera pas nécessaire qu'un Contrat d'Agence de Fret IATA existe entre la Compagnie Membre qui émet le billet et l'Agent, pour autant toutefois qu'un tel Contrat existe entre la Compagnie Membre assurant exclusivement le transport de fret et l'Agent;

14.3 un Agent ne sera pas autorisé à rembourser à un Membre un ou plusieurs billets à tarif réduit déjà utilisés dans le but de rétablir une quelconque partie de son attribution pour d'autres transports à tarif réduit;

14.4 le transport à tarif réduit effectué par une Compagnie Membre à la suite d'un changement d'itinéraire involontaire demeurera imputé sur l'attribution de l'Agent auprès du(des) transporteur(s) participant à l'itinéraire initial et ne sera pas imputé sur l'attribution de l'Agent auprès du(des) transporteur(s) dont les services sont utilisés lors d'un tel changement;

14.5 aucune commission ne sera versée sur les transports à tarif réduit prévus dans la présente Résolution.

15. FACTURATION

Sauf dans le cas prévu au [Paragraphe 16](#) de la présente Résolution, la facturation sera effectuée au plus tard dans les 30 jours qui suivent le commencement du voyage. L'Agent devra, dans un délai de 15 jours après la facturation, verser les sommes dues à la Compagnie Membre qui a émis le billet. Si l'Agent n'effectue pas son règlement dans le délai imparti de 15 jours, les procédures de retard et/ou de défaut de paiement prévues dans la Réglementation des Agences de Fret seront appliquées.

16. FACTURATION LORSQUE L'ÉMISSION DE BILLETS PRÉCÈDE L'AUTORISATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS PARTICIPANTS

Nonobstant les dispositions du [Paragraphe 12](#) de la présente Résolution, la Compagnie Membre pourra émettre le billet à tarif réduit lorsque l'autorisation d'un ou de plusieurs Compagnies Membres participant au transport aura été sollicitée mais que celle-ci n'aura pas été reçue à la date du départ, sous réserve toutefois des conditions suivantes :

16.1 le billet devra être émis au plus tôt 10 jours après la réception de la demande de transport à tarif réduit. L'Agent devra fournir une déclaration écrite assurant qu'il réglera, dans les 15 jours suivant la facturation faite par la Compagnie Membre qui émet le billet, le tarif entier applicable à chaque secteur pour lequel l'autorisation aura été refusée. La Compagnie Membre devra procéder à cette facturation dans les 30 jours qui suivent la date d'un tel rejet;

16.2 l'Agent devra, dans les 15 jours à dater de la facturation, régler les sommes dues à la Compagnie Membre qui a émis le billet. Si l'Agent n'effectue pas son règlement dans le délai imparti de 15 jours, les procédures de retard et/ou de défaut de paiement prévues dans la [Résolution 801r](#) seront appliquées.

17. MODIFICATION DES CONDITIONS D'ÉLIGIBILITÉ

Lorsque les conditions d'éligibilité de l'Agent ou de la personne pour qui une demande de transport à tarif réduit est faite, se trouvent modifiées à un moment quelconque avant le début du voyage (par exemple si l'Agent est déclaré en défaut de paiement, ou que son Agrément est suspendu ou encore si la personne quitte son emploi auprès de l'Agent), l'Agent sera tenu d'en aviser immédiatement la Compagnie Membre dont le billet a été émis et devra le retourner à celle-ci. L'autorisation de transport à tarif réduit accordée par la Compagnie Membre perdra alors sa validité. 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. Lorsque les dispositions de ce Paragraphe sont appliquées, le billet à tarif réduit ainsi repris sera porté au crédit de l'attribution de l'Agent auprès de la(des) Compagnies Membres(s) concernée(s) et, le cas échéant, l'Autorisation de Voyage sera retournée pour remplacement par la Compagnie Membre à l'Administrateur des Agences. La Compagnie Membre qui aura émis le billet devra aviser en conséquence les Compagnies Membres ayant donné leur autorisation.

18. DEMANDE RÉTROACTIVE

Nonobstant les dispositions du [Paragraphe 9](#) de la présente Résolution, une Compagnie Membre pourra accepter une demande rétroactive de transport à tarif réduit lors de raisons exceptionnelles et en cas de force majeure qui ont empêché l'Agent de faire sa demande à

l'avance. Un tel transport à tarif réduit pourra être accordé rétroactivement à condition que la demande soit remise trois mois au plus tard après l'achat du billet à plein tarif. Dans ce cas, le billet sera déduit de l'attribution annuelle de l'année pendant laquelle le billet à plein tarif aura été émis, ou être assorti d'une Autorisation de Voyage valable pour l'année durant laquelle le billet à plein tarif a été émis, à condition que :

18.1 l'Agent remplisse toutes les autres conditions requises pour une telle réduction;

18.2 la Compagnie Membre acceptant ladite demande rétroactive obtienne de l'Agent une lettre expliquant les raisons exceptionnelles et de force majeure ayant causé cette demande rétroactive.

19. DOSSIERS

Chaque Agent devra conserver pendant une période de 2 ans au moins et à compter du jour de la demande, et ceci avec possibilité d'accès immédiat, une copie de la demande et des dossiers individuels justifiant l'éligibilité de toute personne portée sur une demande de transport à tarif réduit. Ces dossiers devront être mis à la disposition d'une Compagnie Membre à qui une demande a été adressée et devront comprendre les documents suivants :

19.1 livres de paie et chèques annulés, mandats ou autres pièces prouvant le paiement d'un salaire, traitement et/ou commissions, aussi bien que toutes retenues ou charges de sécurité sociale (ou analogues) pour chaque employé qualifié selon les termes de la présente Résolution;

19.2 registres de dépenses et chèques annulés, mandats ou autres pièces prouvant le paiement d'un salaire ou de toute autre rémunération en échange des services rendus, établis au nom d'un propriétaire unique, associé et/ou directeur qualifié selon les termes de la présente Résolution;

19.3 accords sur les conditions d'emploi, contrats, feuilles de présence ou autres pièces prouvant la nature des services assignés à chaque propriétaire unique, associé, directeur et/ou employé au profit duquel il est établi le paiement d'une rémunération, conformément aux alinéas [19.1](#) et [19.2](#) ci-dessus;

19.4 copies de toutes les demandes adressées à une Compagnie Membre et acceptées par celle-ci.

20. RESPONSABILITÉ POUR L'EXACTITUDE DE LA DEMANDE

L'Agent sera tenu seul responsable pour l'exactitude de chaque demande. En dépit de toute action prise conformément aux dispositions de la Réglementation des Agences de Fret, si l'Administrateur des Agences établit que l'Agent a porté une déclaration inexacte ou erronée dans une demande de transport à tarif réduit, l'Agent sera considéré comme ayant perdu tous privilèges de transports à tarif réduit prévus dans la présente Résolution pour une période de deux ans. L'Administrateur des Agences devra aviser l'Agent et toutes les Compagnies

Membres de cette perte de privilèges, laquelle prendra effet 30 jours à compter de la date de notification de l'Administrateur des Agences. Pour les besoins du présent Paragraphe, une déclaration inexacte ou erronée signifie toute déclaration ou omission dans une demande de transport à tarif réduit établie conformément aux dispositions de la présente Résolution, laquelle laisse croire ou supposer que l'Agent, ou la personne en faveur de laquelle le transport à tarif réduit est demandé, est habilité à bénéficier de ce transport à tarif réduit alors qu'en réalité l'Agent ou la personne concernée ne l'est pas.

21. RESTITUTION DES AUTORISATIONS DE VOYAGE

Lorsque les privilèges d'un Agent relatifs à des transports à tarif réduit sont suspendus ou supprimés aux termes de la présente Résolution ou de la Réglementation des Agences de Fret, l'Agent devra restituer à l'Administrateur des Agences toute Autorisation de Voyage non utilisée avec un décompte de toutes les autorisations utilisées. L'Administrateur des Agences pourra nommer une Compagnie Membre pour reprendre possession de ces autorisations et effectuer un décompte. L'Administrateur des Agences devra renvoyer ces Autorisations à l'Agent dès que les privilèges de l'Agent relatifs à des transports à tarif réduit seront rétablis.

RÉSERVES GOUVERNEMENTALES

CANADA

Nothing in [Resolution 203c \(now 881\)](#), or acceptance thereof shall be construed as limiting in any way the statutory power and duty of the Canadian Transport Commission to approve the issue of any and all free and reduced rate transportation by air carriers subject to the Commission's jurisdiction, and under such terms, conditions and forms as the Commission may direct, and that the issuing of such other free or reduced rate transportation shall not be deemed by the International Air Transport Association or any Member thereof to be contrary to any Resolution or Rule of the Association or to the provisions of any agreement to which such air carriers are party as Members of the Association. (10.6.76).

MEXICO

Nothing in [Resolution 203c \(now 881\)](#) will limit in any way the laws or the regulatory authority of the Secretary of Communications and Transport to issue one or more passes for air transportation.



Manuel d'exploitation du Programme européen de fret aérien

ATTESTATION À L'ATTENTION DE LA COMPAGNIE AÉRIENNE CONCERNANT LE VOYAGE DU CONJOINT

Je certifie par la présente que la personne susmentionnée et effectuant en ma compagnie le voyage faisant l'objet de la demande, est mon conjoint. J'ai pris connaissance des restrictions concernant notre voyage en commun, telles que décrites au Paragraphe 4 de la [Résolution 881](#). J'atteste n'avoir pas reçu de vous un billet à tarif réduit pour conjoint au cours de la présente année civile.

M./Mme

(Signature du passager désigné 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 Expiration: Indefinite
CAC2(01)893 Type: B
CAC3(01)893

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 l'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.

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 paiement.

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) – voir sous 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.

DÉGROUPEMENT (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 REGROUPEE (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.

LETTRÉ 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.

LETTRÉ DE TRANSPORT AÉRIEN (LTA) NEUTRE (Air Waybill, Neutral) est une LTA sans identification d'aucune sorte du transporteur émetteur.

LTA DE SUBSTITUTION (Air Waybill, substitution) 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.

REGROUPEMENT (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 intéressés, 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 (Transshipment) 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 à 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)	805zz(5)
Arbitrage	805zz(6)
Cargo-IMP	Page 37
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	Page 3
Commission/Remuneration	
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 IATA/FIATA	801c
Conseil Consultatif Local (LCC)	827
Contrat Intermédiaire de Fret	805zz, Ann. 'A'
Critères pour l'enregistrement	805zz(1)
Définitions de termes utilisés dans les Résolutions concernant les Agences de Fret	823
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
Garanties Financières	817
Informatisation du fret aérien	
Infraction aux procédures relatives à l'émission des lettres de transport aérien – conséquences	831
Lettre de transport aérien (LTA)	600a
Liste des Membres de l'IATA	Page 95
Logo de l'IATA, utilisation	Page 6
Marchandises dangereuses : déclaration de non traitement	805zz
Modifications concernant le mode de paiement des frais de transport	612
Nomination, Déclaration générale de	Page 98
Procédures pour débours	614
Programme de formation IATA/FIATA en fret aérien	Page 4
Programme Européen de fret aérien	805zz
Programme pour les Intermédiaire de Fret IATA	Page 2

Sujet	Voir Résolutions ou Pages
Réglementation IATA pour le transport des animaux vivants	620
Réglementation IATA pour le transport des marchandises dangereuses	618
— présentation de cette réglementation	Page 18
Remise des États de Ventes et les paiements (EACE)	801re
Retard de paiement (hors CASS-Export)	801r(1)
Sûreté du fret aérien	Page 15
— mesures pour expéditions destinées à être groupées	833a
Système de Règlement des Comptes de Fret (CASS)	
— frais collectable à la destination	853
— présentation du CASS	Page 30
— système de règlement des comptes de fret (CASS)	851
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 présentant à ces examens	883
Utilisation de codes-barres et matériel 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 faut-il 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 correspondances 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 utiles pour la pratique de leurs tâches quotidiennes. Publiés en anglais, espagnol et français.

MANUEL DE LA LETTRE DE TRANSPORT AERIEN (Air Waybill Handbook)

Guide officiel pour l'émission de la lettre de transport aérien. Préparé et rédigé 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'automatisation 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 prescriptions 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 coûts 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. La 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 passagers, 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, japonais 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 à 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 à 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

Internet: Visitez notre site sur le Web à l'adresse www.iata.org/whatwedo/cargo/Pages/index.aspx

Cargo Agency

International Air Transport Association
Torre Europa
Paseo de Castellana 95
28046 Madrid, Madrid
Espagne
www.iata.org/cs

Manuel d'exploitation du Programme européen de fret aérien (EACP)

ISBN 978-92-9272-026-1

International Air Transport Association

Customer service: www.iata.org/cs

+1 800 716 6326

iata.org/publishing

