

**ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN**

**ENTRE**

**LE GOUVERNEMENT DU CANADA**

**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN**



## TABLE DES MATIÈRES

<u>ARTICLE</u>	<u>TITRE</u>
1	Titres et définitions
2	Octroi de droits
3	Désignation
4	Autorisations
5	Refus, révocation, suspension et limitation des autorisations
6	Application des lois
7	Normes de sécurité, certificats, brevets et licences
8	Sûreté de l'aviation
9	Droits de douane et autres redevances
10	Statistiques
11	Tarifs
12	Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques
13	Redevances pour l'usage des aéroports et des installations et services aéronautiques
14	Capacité
15	Représentants des entreprises de transport aérien
16	Ventes et transfert de fonds
17	Élimination de la double imposition
18	Applicabilité aux vols affrétés et aux vols non réguliers
19	Consultations
20	Amendement
21	Règlement des différends
22	Dénonciation

23	Enregistrement auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale
24	Conventions multilatérales
25	Entrée en vigueur

# ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN

LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN, ci-après dénommés les « Parties »,

ÉTANT parties à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944;

DÉSIRANT assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international;

RECONNAISSANT l'importance du transport aérien international pour la promotion du commerce, du tourisme et de l'investissement;

DÉSIRANT promouvoir leurs intérêts en matière de transport aérien international;

DÉSIRANT conclure un accord sur le transport aérien pour compléter la convention précitée,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

## ARTICLE PREMIER

### Titres et définitions

1. Les titres utilisés dans le présent Accord ne servent qu'à des fins de référence.
2. Sauf disposition contraire, les définitions suivantes s'appliquent au présent Accord :

« Accord » désigne le présent Accord, toute annexe qui y est jointe et tout amendement apporté au présent Accord ou à toute annexe qui y est jointe;

« autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Canada, le Ministre des Transports du Canada et l'Office des transports du Canada, et, dans le cas de la République du Cameroun, le Ministre des Transports et la *Cameroon Civil Aviation Authority*, selon le cas, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions de ces autorités;

« conditions générales de transport » désigne les modalités qui s'appliquent de manière générale au transport aérien et qui ne sont pas directement liées aux prix;

« Convention » désigne la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée en application de l'article 90 de la Convention et tout amendement apporté à la Convention ou à ses annexes en application des articles 90 et 94 de cette dernière, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties;

« entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4;

« prix » désigne tous taux, frais ou redevances (y compris les programmes pour grands voyageurs ou autres avantages offerts en lien avec le transport aérien) applicables au transport de passagers (et de leurs bagages) ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), et les conditions régissant directement la disponibilité ou l'applicabilité de tels taux, frais ou redevances;

« service aérien », « service aérien international » et « entreprise de transport aérien » ont le sens qui leur est respectivement attribué à l'article 96 de la Convention;

« services convenus » désigne les services aériens réguliers exploités sur les routes spécifiées au présent Accord pour le transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, de façon séparée ou combinée;

« tarif » désigne une publication contenant les prix et les conditions générales de transport applicables au transport aérien de passagers, de leurs bagages et de marchandises, à l'exclusion de la rémunération et des conditions de transport du courrier;

« territoire » désigne, pour chaque Partie, ses régions terrestres (partie continentale et îles), ses eaux intérieures et sa mer territoriale telles qu'elles sont définies par son droit national, y compris de l'espace aérien surjacent.

## ARTICLE 2

### Octroi de droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées par cette autre Partie :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) le droit d'atterrir sur son territoire dans un but non commercial;
- c) dans la mesure autorisée par le présent Accord, le droit de faire des escales sur son territoire sur les routes spécifiées au présent Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Chaque Partie accorde également les droits prévus aux sous-paragraphes 1a) et b) aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie qui ne sont pas désignées conformément à l'article 3.

3. Le paragraphe 1 n'est pas réputé conférer à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

## ARTICLE 3

### Désignation

Chaque Partie a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées au présent Accord pour cette Partie, ainsi que de retirer une désignation ou de substituer une autre entreprise de transport aérien à celle qui avait été désignée préalablement.

## ARTICLE 4

### Autorisations

1. À la suite de la réception d'un avis de désignation ou de substitution visé à l'article 3, les autorités aéronautiques d'une Partie délivrent dans des délais procéduraux minimaux, conformément aux lois et règlements de cette dernière, à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise de transport aérien a été désignée.
2. Les Parties confirment que dès la réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien désignée peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à la condition qu'elle se conforme aux dispositions du présent Accord.

## ARTICLE 5

### Refus, révocation, suspension et limitation des autorisations

1. Nonobstant le paragraphe 1 de l'article 4, les autorités aéronautiques de chaque Partie ont le droit de refuser les autorisations visées à l'article 4 à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie, ainsi que de révoquer ou de suspendre ces autorisations ou de les assortir de conditions, temporairement ou en permanence, dans l'une ou l'autre des situations suivantes :
  - a) l'entreprise de transport aérien ne remplit pas les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie accordant les autorisations;
  - b) l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie accordant les autorisations;
  - c) les autorités aéronautiques ne sont pas convaincues qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont détenus par la Partie qui l'a désignée ou par ses ressortissants;
  - d) l'entreprise de transport aérien exploite ses activités de quelque autre manière qui enfreint les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. Les droits énumérés au paragraphe 1 ne sont exercés qu'à la suite de consultations entre les autorités aéronautiques des Parties tenues conformément à l'article 19, à moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour éviter une infraction aux lois et règlements mentionnés ci-dessus ou que la sécurité ou la sûreté n'exige que des mesures soient prises conformément aux dispositions des articles 7 et 8.

## ARTICLE 6

### Application des lois

1. Chaque Partie exige l'observation :
  - a) de ses lois, règlements et procédures relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie de son territoire, des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs, par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie à l'entrée et durant leur séjour sur ce territoire et à la sortie de celui-ci;
  - b) de ses lois et règlements relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie de son territoire, de passagers, de membres d'équipage et de marchandises, y compris le courrier (comme les règlements relatifs à l'entrée, au congé, au transit, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine) par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie et par ces passagers et membres d'équipage ou pour leur compte, et applicables aux marchandises, y compris le courrier, transportés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, lors de leur transit par ce territoire, et à l'entrée et durant leur séjour sur ce territoire et à la sortie de celui-ci.
2. Dans l'application des lois et règlements précités, une Partie accorde, dans des circonstances analogues, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie un traitement non moins favorable que celui accordé à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux analogues.

## ARTICLE 7

### Normes de sécurité, certificats, brevets et licences

1. Les autorités aéronautiques d'une Partie reconnaissent comme valides aux fins d'exploitation des services convenus les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par les autorités aéronautiques de l'autre Partie et toujours en vigueur, à la condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés en conformité, au minimum, avec les normes établies en vertu de la Convention. Les autorités aéronautiques de chaque Partie se réservent toutefois le droit de refuser de reconnaître, aux fins des vols effectués au-dessus du territoire de cette Partie, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Si les privilèges ou conditions des certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie à une personne ou entreprise de transport aérien désignée, ou à l'égard d'un aéronef utilisé pour l'exploitation des services convenus, permettent d'appliquer des normes qui diffèrent des normes minimales établies en vertu de la Convention et que cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, l'autre Partie peut demander la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques des Parties conformément à l'article 19 afin de clarifier la pratique en question.

3. Les consultations concernant les normes et exigences en matière de sécurité qui sont maintenues et gérées par les autorités aéronautiques d'une Partie en ce qui a trait aux installations aéronautiques, aux membres d'équipage, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées sont tenues dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'une Partie, ou dans tout autre délai déterminé conjointement par les Parties. Si, à la suite de ces consultations, les autorités aéronautiques d'une Partie concluent que les autorités aéronautiques de l'autre Partie ne maintiennent pas et ne gèrent pas de manière effective, dans les domaines précités, des normes et des exigences en matière de sécurité qui sont au moins équivalentes aux normes minimales établies en vertu de la Convention, les autorités aéronautiques de l'autre Partie sont informées de ces conclusions et des mesures jugées nécessaires afin que ces normes minimales soient respectées. L'omission de prendre des mesures correctives appropriées dans un délai de quinze (15) jours, ou dans tout autre délai accepté par les autorités aéronautiques de la Partie qui a formulé les conclusions, constitue un motif pour refuser, révoquer, suspendre ou assortir de conditions les autorisations des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie.

4. Conformément à l'article 16 de la Convention, les Parties acceptent que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une Partie ou, sous réserve d'approbation, pour le compte d'une telle entreprise puisse, lorsqu'il se trouve à l'intérieur du territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'un examen de la part des autorités aéronautiques de cette dernière, à bord et autour de l'aéronef, afin que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et des membres de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (désigné, au présent article, par l'expression « inspection au sol »), à la condition que cette inspection au sol ne cause pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef.

5. Si, après avoir procédé à une inspection au sol, les autorités aéronautiques d'une Partie constatent, selon le cas :

- a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies en vertu de la Convention à ce moment-là;
- b) que les normes de sécurité établies en vertu de la Convention à ce moment-là ne sont pas maintenues et gérées de manière effective,

ces autorités aéronautiques peuvent, aux fins de l'application de l'article 33 de la Convention et à leur choix, conclure que les exigences qui ont régi la délivrance ou la validation des certificats, brevets ou licences à l'égard de l'aéronef ou des membres de son équipage, ou celles qui régissent l'exploitation de l'aéronef, ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention. La même conclusion peut être formulée lorsque l'accès en vue d'une inspection au sol est refusé.

6. Les autorités aéronautiques d'une Partie ont le droit, sans consultation, de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions les autorisations d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie si les autorités aéronautiques de la première Partie concluent que des mesures immédiates sont indispensables à la sécurité du transport aérien.

7. Toute mesure prise par les autorités aéronautiques d'une Partie conformément au paragraphe 3 ou 6 est levée dès que la cause qui l'a motivée cesse d'exister.

## ARTICLE 8

### Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations au titre du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations au titre du droit international, les Parties se conforment aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signé à Montréal le 24 février 1988, et de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991, de même qu'à tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation qui lie les deux Parties.

3. Sur demande, les Parties s'accordent mutuellement toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et membres d'équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Dans la mesure où celles-ci s'appliquent à leur égard, les Parties se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et désignées comme annexes à la Convention; les Parties exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. En conséquence, lorsque la demande lui en est faite, chaque Partie avise l'autre Partie de toute différence entre ses lois, règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des annexes mentionnées au présent paragraphe. Une Partie peut, à tout moment, demander des consultations avec l'autre Partie, lesquelles doivent avoir lieu sans délai, pour discuter de toute différence éventuelle.

5. Les Parties acceptent que leurs exploitants d'aéronefs puissent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation mentionnées au paragraphe 4 qui sont requises par une Partie pour l'entrée ou le séjour sur son territoire, ou pour la sortie de celui-ci. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées de manière effective sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles les passagers, les membres d'équipage, les bagages de cabine, les bagages de soute, les marchandises, le courrier et les provisions de bord, avant et durant l'embarquement et le chargement.

6. Chaque Partie donne suite, dans la mesure du possible, à toute demande qui lui est adressée par l'autre Partie pour que soient prises des mesures de sûreté spéciales raisonnables visant à faire face à une menace particulière. Ces mesures de sûreté spéciales restent en vigueur jusqu'à ce que des mesures de rechange équivalentes aient été acceptées par la Partie qui a demandé la prise de mesures.

7. Une Partie a le droit à ce que ses autorités aéronautiques procèdent, dans les soixante (60) jours suivant la signification d'un avis à cet effet, à une évaluation sur le territoire de l'autre Partie des mesures de sûreté prises ou prévues par les exploitants d'aéronefs à l'égard des vols à destination ou en provenance du territoire de la première Partie. Les arrangements administratifs, y compris la détermination des dates précises pour la réalisation de ces évaluations, sont arrêtés conjointement par les autorités aéronautiques des deux Parties et mis en application sans délai, afin que les évaluations soient réalisées rapidement.

8. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et membres d'équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin à l'incident ou à la menace en question rapidement et en toute sécurité.

9. La Partie ayant des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article peut demander la tenue de consultations. Ces consultations débutent dans les quinze (15) jours suivant la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un arrangement satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant le début des consultations constitue, pour la Partie qui les a demandées, un motif pour refuser, révoquer, suspendre ou assortir de conditions les autorisations des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie. Si cela est nécessaire pour des raisons d'urgence ou pour prévenir une nouvelle violation des dispositions du présent article, la Partie qui estime que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article peut, à tout moment, prendre des mesures provisoires.

## ARTICLE 9

### Droits de douane et autres redevances

1. Une Partie exempte, dans toute la mesure où ses lois et règlements nationaux le permettent et sur la base de la réciprocité, les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie des restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, frais d'inspection et autres droits et redevances nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les alcools, le tabac et les autres produits destinés à être vendus, en quantités limitées, aux passagers durant le vol) et les autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de ces entreprises de transport aérien, ou utilisés uniquement à ces fins, de même que sur les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le sigle d'entreprise et les documents publicitaires habituels distribués gratuitement par ces entreprises de transport aérien.

2. Les exemptions accordées relativement aux articles énumérés au paragraphe 1 s'appliquent lorsque ces articles sont, selon le cas :

- a) introduits sur le territoire d'une Partie par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie ou pour le compte d'une telle entreprise;
- b) conservés à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou à la sortie de ce territoire;
- c) embarqués à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie,

indépendamment du fait que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie qui accorde l'exemption, pourvu qu'ils ne soient pas aliénés sur ce territoire.

3. L'équipement habituel des aéronefs ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Le cas échéant, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement conformément aux règlements douaniers applicables sur le territoire de l'autre Partie.

4. Les bagages et les marchandises en transit direct par le territoire de l'une ou l'autre Partie sont exemptés des droits de douane et autres redevances semblables.

## ARTICLE 10

### Statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie fournissent ou font en sorte que les entreprises de transport aérien désignées de la Partie fournissent, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie les relevés statistiques périodiques ou autres pouvant être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus, y compris les statistiques indiquant les points d'origine et les points de destination finale du trafic.

## ARTICLE 11

### Tarifs

1. Reconnaissant que les forces du marché sont le principal facteur à prendre en considération dans l'établissement des prix applicables au transport pour les besoins des services convenus, les Parties permettent aux entreprises de transport aérien désignées d'élaborer les tarifs visés au présent article individuellement ou, au choix des entreprises de transport aérien désignées, de manière coordonnée entre elles ou avec d'autres entreprises de transport aérien. Une entreprise de transport aérien désignée n'est tenue de justifier ses prix qu'auprès de ses propres autorités aéronautiques.

2. Les Parties n'exigent pas que les entreprises de transport aérien désignées déposent les prix applicables au transport entre leurs territoires respectifs auprès de leurs autorités aéronautiques. Chaque Partie peut exiger que les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie permettent à ses autorités aéronautiques de consulter immédiatement, sur demande, les renseignements relatifs aux prix d'une manière et dans un format jugés acceptables par ces autorités.

3. Les Parties permettent, tacitement ou expressément, la prise d'effet et le maintien en vigueur des prix applicables au transport entre leurs territoires respectifs à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties en soient insatisfaites.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie qui sont insatisfaites d'un prix applicable au transport entre les territoires respectifs des Parties en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie ainsi que l'entreprise de transport aérien désignée concernée. Les autorités aéronautiques qui reçoivent l'avis d'insatisfaction en accusent réception et indiquent si elles y souscrivent ou non dans les dix (10) jours ouvrables suivant la réception de l'avis. Les autorités aéronautiques des deux Parties collaborent afin d'obtenir les renseignements nécessaires à l'examen du prix faisant l'objet de l'avis d'insatisfaction. Si les autorités aéronautiques de l'autre Partie ont indiqué qu'elles souscrivaient à l'avis d'insatisfaction, les autorités aéronautiques des deux Parties prennent des mesures immédiates pour faire en sorte que le prix soit retiré et ne soit plus pratiqué.

5. Une Partie peut exiger qu'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie dépose les prix applicables au transport entre son territoire et des pays tiers, et ce, dans un délai maximal de trente (30) jours avant la date prévue de prise d'effet.

6. Un prix proposé par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et un pays tiers ne peut être inférieur au prix licite le plus bas proposé au public par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie pour des services aériens internationaux réguliers offerts sur le marché en question, sauf autorisation contraire des autorités aéronautiques de cette autre Partie.

7. Toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie a le droit d'aligner ses prix sur tout prix licite proposé au public par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie pour des services réguliers entre le territoire de l'autre Partie et tout pays tiers. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée qui propose le prix fournisse une preuve satisfaisante quant à la disponibilité du prix sur lequel elle s'aligne et à la compatibilité de cet alignement avec les exigences du présent article. Un prix introduit en vue de s'aligner sur un autre prix ne demeure en vigueur que durant la période de disponibilité de ce dernier.

8. Les autorités aéronautiques de chaque Partie peuvent demander à tout moment la tenue de discussions techniques sur les prix. À moins de décision contraire prise conjointement par les autorités aéronautiques, ces discussions ont lieu dans les dix (10) jours ouvrables suivant la réception de la demande.

9. Les conditions générales de transport sont soumises aux lois et règlements nationaux de chaque Partie. Chaque Partie peut exiger que les conditions générales de transport d'une entreprise de transport désignée soient notifiées à ses autorités aéronautiques ou déposées auprès de ces dernières dans un délai maximal de trente (30) jours avant la date prévue de prise d'effet. Si une Partie prend des mesures pour désapprouver une condition générale de transport, elle en informe promptement l'autre Partie et l'entreprise de transport aérien désignée concernée.

10. Les Parties peuvent exiger que les entreprises de transport aérien désignées mettent à la disposition du public des renseignements complets sur les prix et les conditions générales de transport.

## ARTICLE 12

### **Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques**

Chaque Partie veille à ce que les aéroports, les voies aériennes, les services de contrôle de la circulation aérienne, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, ainsi que les autres installations et services connexes qui sont fournis sur son territoire soient mis à la disposition des entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute autre entreprise de transport aérien au moment où sont pris les arrangements en vue de leur utilisation.

## ARTICLE 13

### **Redevances pour l'usage des aéroports et des installations et services aéronautiques**

1. Pour l'application du présent article, l'expression « redevance d'usage » s'entend d'une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour la fourniture d'installations ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sécurité ou de sûreté de l'aviation, y compris des services et installations connexes.

2. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie pour l'utilisation des services de contrôle de la circulation aérienne et de navigation aérienne soient justes, raisonnables et ne soient pas injustement discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage sont imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute autre entreprise de transport aérien.

3. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie pour l'utilisation des installations et services aéroportuaires et de sûreté de l'aviation ainsi que des installations et services connexes soient justes, raisonnables, ne soient pas injustement discriminatoires et soient réparties équitablement entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances d'usage sont imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

4. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie en application du paragraphe 3 répercutent, sans toutefois l'excéder, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des services et installations aéroportuaires et de sûreté de l'aviation et des services et installations connexes adéquats dans l'aéroport ou le réseau aéroportuaire concerné. Ces redevances peuvent inclure un rendement raisonnable de l'actif après dépréciation. Les installations et services visés par les redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique.

5. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien ou leurs organismes représentatifs qui utilisent les services et installations, et elle encourage les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien ou leurs organismes représentatifs à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en conformité avec les principes énoncés aux paragraphes 2, 3 et 4. Chaque Partie encourage les autorités compétentes à donner aux utilisateurs un préavis raisonnable de tout projet de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre des modifications.

6. Une Partie n'est pas considérée, dans le cadre de la procédure de règlement des différends prévue à l'article 21, comme ayant enfreint une disposition du présent article, sauf : a) si elle omet d'entreprendre un examen de la redevance d'usage ou pratique faisant l'objet d'une plainte de l'autre Partie dans un délai raisonnable; ou b) si, à la suite de cet examen, elle omet de prendre toutes les mesures dont elles disposent pour modifier une redevance d'usage ou pratique incompatible avec le présent article.

## ARTICLE 14

### Capacité

1. Chaque Partie offre aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie des occasions égales et équitables pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans le présent Accord.
2. Chaque Partie permet à toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie de déterminer la fréquence et la capacité des services convenus qu'elle offre en fonction de ses considérations commerciales sur le marché. En conséquence, ni l'une ni l'autre des Parties n'imposent d'exigence en fait de capacité, de fréquence ou de type d'aéronef à une entreprise de transport aérien désignée qui vend des titres de transport sous son propre code sur des vols exploités par une autre entreprise de transport aérien.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie peuvent exiger, à titre d'information, le dépôt d'horaires ou d'indicateurs au moins quinze (15) jours avant la prise d'effet de nouveaux services ou de services révisés, ou dans un délai plus court que ces autorités déterminent. Si les autorités aéronautiques d'une Partie exigent le dépôt de documents à titre d'information, elles minimisent le fardeau administratif des exigences et des procédures en matière de dépôt pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie.

## ARTICLE 15

### Représentants des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie permet :
  - a) aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sur la base de la réciprocité, de faire venir et de faire séjourner sur son territoire leurs représentants et leur personnel commercial, d'exploitation et technique nécessaires à l'exploitation des services convenus;
  - b) de combler les besoins en personnel précités en recourant, au choix des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, à leur propre personnel ou aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exerçant ses activités sur son territoire et autorisée à fournir ces services pour d'autres entreprises de transport aérien.

2. Chaque Partie :

- a) accorde aussi rapidement que possible et en conformité avec ses lois et règlements les permis de travail, visas de visiteur ou autres documents semblables nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1;
- b) facilite et active la délivrance des permis de travail pour le personnel effectuant certaines missions temporaires dont la durée ne dépasse pas quatre-vingt-dix (90) jours.

## ARTICLE 16

### Ventes et transfert de fonds

Chaque Partie autorise les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie :

- a) à procéder directement ou, à leur choix par l'entremise de leurs mandataires, à la vente de services de transport sur son territoire, et à vendre les services de transport dans la monnaie locale ou, au choix des entreprises de transport aérien désignées, dans d'autres devises librement convertibles, toute personne étant libre d'acheter ces services dans les devises acceptées par ces entreprises de transport aérien;
- b) à convertir et à transférer à l'étranger, sur demande, les recettes obtenues dans le cours normal de leurs activités. Cette conversion et ce transfert sont autorisés, en conformité avec les lois et règlements nationaux, sans limitations ni retard, aux taux de change qui ont cours sur le marché des devises pour les paiements courants au moment où la demande de transfert est présentée;
- c) à payer les dépenses locales, y compris les achats de carburant, engagées sur son territoire en monnaie locale ou, au choix des entreprises de transport aérien désignées, en devises librement convertibles.

## ARTICLE 17

### **Élimination de la double imposition**

1. Les dispositions de la *Convention entre le Canada et la République unie du Cameroun tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu*, signée à Ottawa le 26 mai 1982 (la « Convention fiscale »), telles qu'amendées périodiquement, s'appliquent.
2. Si la Convention fiscale mentionnée au paragraphe 1, ou tout autre accord semblable conclu entre les Parties en remplacement de la Convention fiscale, prend fin ou cesse de s'appliquer aux bénéficiaires ou aux revenus provenant de l'exploitation des aéronefs employés au transport aérien international visé par le présent Accord, l'une ou l'autre Partie peut demander des consultations conformément à l'article 19 (Consultations) en vue d'amender le présent Accord pour y incorporer des dispositions mutuellement acceptables.

## ARTICLE 18

### **Applicabilité aux vols affrétés et aux vols non réguliers**

1. Les dispositions des articles 6 (Application des lois), 7 (Normes de sécurité, certificats, brevets et licences), 8 (Sûreté de l'aviation), 9 (Droits de douane et autres redevances), 10 (Statistiques), 12 (Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques), 13 (Redevances pour l'usage des aéroports et des installations et services aéronautiques), 15 (Représentants des entreprises de transport aérien), 16 (Ventes et transfert de fonds), 17 (Élimination de la double imposition) et 19 (Consultations) s'appliquent aussi aux vols affrétés et aux autres vols non réguliers exploités par les transporteurs aériens d'une Partie à destination ou à partir du territoire de l'autre Partie, ainsi qu'aux transporteurs aériens qui exploitent ces vols.
2. Les dispositions du paragraphe 1 n'ont pas d'incidence sur les lois et règlements nationaux régissant la délivrance de permis d'exploitation de vols affrétés ou de vols non réguliers, ou la conduite des transporteurs aériens ou d'autres parties qui participent à l'organisation de ces activités.

## **ARTICLE 19**

### **Consultations**

Une Partie peut demander à tout moment, par la voie diplomatique, la tenue de consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application, l'amendement ou l'observation du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent être tenues entre les autorités aéronautiques des Parties, commencent dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de réception d'une demande écrite par l'autre Partie, sauf décision conjointe contraire des Parties ou disposition contraire du présent Accord.

## **ARTICLE 20**

### **Amendement**

Tout amendement au présent Accord arrêté conjointement à la suite de consultations tenues conformément à l'article 19 entre en vigueur à la date de la dernière des notifications écrites échangées par les Parties par la voie diplomatique pour se notifier l'accomplissement de toutes les formalités internes nécessaires à l'entrée en vigueur de l'amendement.

## **ARTICLE 21**

### **Règlement des différends**

1. Si un différend intervient entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de la mise en œuvre du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties s'efforcent d'abord de le régler en engageant des consultations conformément à l'article 19.
2. Si les autorités aéronautiques des Parties ne parviennent pas à régler le différend précité, celui-ci est réglé par les Parties par la voie diplomatique.

## **ARTICLE 22**

### **Dénonciation**

Une Partie peut, à tout moment à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. La notification à cet égard est transmise simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le présent Accord prend fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que la notification ne soit retirée par consentement mutuel avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

## **ARTICLE 23**

### **Enregistrement auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale**

Le présent Accord et tout amendement qui y est apporté sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

## **ARTICLE 24**

### **Conventions multilatérales**

Si une convention multilatérale entre en vigueur à l'égard des deux Parties, des consultations peuvent être tenues conformément à l'article 19 afin de déterminer l'incidence des dispositions de cette convention sur le présent Accord.

## ARTICLE 25

### Entrée en vigueur

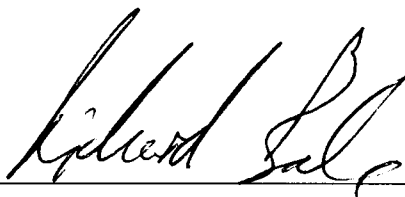
Le présent Accord entre en vigueur à la date de la dernière des notifications écrites échangées par les Parties par la voie diplomatique pour se notifier l'accomplissement de toutes les formalités internes nécessaires à son entrée en vigueur.

**EN FOI DE QUOI** les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

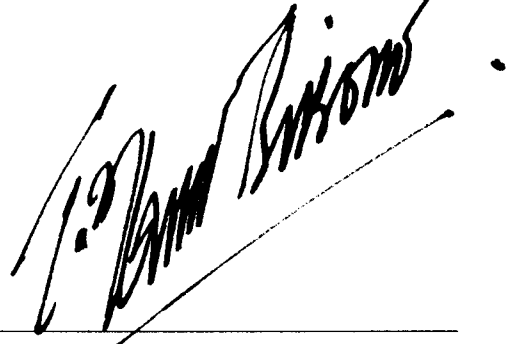
**FAIT** en double exemplaire à Yaoundé, ce 1<sup>er</sup> jour de Juin 2022, en langues française et anglaise, chaque version faisant également foi.

**POUR LE GOUVERNEMENT  
DU CANADA**

**POUR LE GOUVERNEMENT  
DE LA RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN**



---



---

## ANNEXE

### Tableau des routes

Les services en partage de codes peuvent être exploités sur les routes applicables suivantes conformément aux droits de trafic et aux flexibilités opérationnelles précisés dans les remarques connexes.

#### SECTION I

Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Canada peuvent exploiter des services en partage de codes sur la route suivante dans l'une ou l'autre direction, ou dans les deux directions :

Points au Canada	Points intermédiaires	Points en République du Cameroun	Points au-delà
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

Remarques :

1. Les points en République du Cameroun peuvent être desservis de façon séparée ou combinée sur un même service.
2. Les droits de transit et les droits propres d'escale peuvent être exercés aux points intermédiaires et aux points en République du Cameroun. Aucun droit d'escale ne peut être exercé entre les points en République du Cameroun.
3. 1) Sous réserve des exigences réglementaires que les autorités aéronautiques de la République du Cameroun appliquent normalement à ce type d'activités, le Gouvernement de la République du Cameroun octroie aux entreprises de transport aérien désignées du Canada le droit de conclure des arrangements de coopération afin de permettre l'attribution de plusieurs codes aériens à un même vol, et plus particulièrement la prestation des services convenus sur les routes spécifiées en partage de codes (c'est-à-dire la vente des services de transport sous leurs propres codes) sur les vols exploités par toute entreprise de transport aérien du Canada, de la République du Cameroun et/ou de tout pays tiers.

- 2) Toutes les entreprises de transport aérien participant à des arrangements de partage de codes doivent être titulaires des droits nécessaires à l'égard des routes concernées pour assurer des services aériens en provenance et à destination de la République du Cameroun.
  - 3) Les services en partage de codes offerts par les entreprises de transport aérien désignées du Canada qui comportent le transport entre les points en République du Cameroun sont limités aux vols exploités par des entreprises de transport aérien autorisées par les autorités aéronautiques de la République du Cameroun à offrir des services entre ces points. Tout transport effectué entre les points en République du Cameroun sous le code d'une entreprise de transport aérien désignée du Canada doit faire partie d'un voyage international.
  - 4) Les autorités aéronautiques de la République du Cameroun peuvent exiger que les entreprises de transport aérien désignées du Canada présentent une demande d'autorisation avant d'exploiter les services en partage de codes proposés.
  - 5) Les autorités aéronautiques de la République du Cameroun ne peuvent refuser d'autoriser les entreprises de transport aérien désignées du Canada à exploiter des services en partage de codes sur des vols exploités par des entreprises de transport aérien d'un pays tiers, ou d'autoriser les entreprises de transport aérien d'un pays tiers exploitant des vols en provenance ou à destination de la République du Cameroun à transporter du trafic sous les codes des entreprises de transport aérien désignées du Canada au motif que les arrangements en matière de services aériens conclus entre la République du Cameroun et les pays des entreprises de transport aérien qui exploitent les vols ne prévoient pas ou ne permettent pas le partage de codes.
  - 6) Les autorités aéronautiques des deux Parties peuvent exiger que tous les participants aux arrangements de partage de codes veillent à ce que les passagers soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant et du mode de transport pour chaque segment du voyage.
  - 7) Pour les services en partage de codes, les entreprises de transport aérien sont autorisées à transférer du trafic entre les aéronefs sans restriction.
4. Les remarques ci-dessus ne permettent pas de services avec ses propres aéronefs ou des services de cinquième liberté par les entreprises de transport aérien désignées du Canada.



5. Le nombre de vols dont peut disposer une entreprise de transport aérien désignée participant à des arrangements de partage de codes n'est limité que par le nombre de vols dont peuvent disposer les entreprises de transport aérien exploitantes.

## SECTION II

Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République du Cameroun peuvent exploiter les services en partage de codes sur la route suivante dans l'une ou l'autre direction, ou dans les deux directions :

Points en République du Cameroun	Points intermédiaires	Points au Canada	Points au-delà
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

Remarques :

1. Les points au Canada peuvent être desservis de façon séparée ou combinée sur le même service.
2. Les droits de transit et les droits propres d'escale peuvent être exercés aux points intermédiaires et aux points au Canada. Aucun droit d'escale ne peut être exercé entre les points au Canada.
3. 1) Sous réserve des exigences réglementaires que les autorités aéronautiques du Canada appliquent normalement à ce type d'activités, le Gouvernement du Canada octroie aux entreprises de transport aérien désignées de la République du Cameroun le droit de conclure des arrangements de coopération afin de permettre l'attribution de plusieurs codes aériens à un même vol, et plus particulièrement la prestation des services convenus sur les routes spécifiées en partage de codes (c'est-à-dire la vente des services de transport sous leurs propres codes) sur les vols exploités par toute entreprise de transport aérien de la République du Cameroun, du Canada et/ou de tout pays tiers.  
2) Toutes les entreprises de transport aérien participant à des arrangements de partage de codes doivent être titulaires des droits nécessaires à l'égard des routes concernées pour assurer des services aériens en provenance et à destination du Canada.

- 3) Les services en partage de codes offerts par les entreprises de transport aérien désignées de la République du Cameroun qui comportent le transport entre les points au Canada sont limités aux vols exploités par des entreprises de transport aérien autorisées par les autorités aéronautiques du Canada à offrir des services entre ces points. Tout transport effectué entre les points au Canada sous le code d'une entreprise de transport aérien désignée de République du Cameroun doit faire partie d'un voyage international.
  - 4) Les autorités aéronautiques du Canada peuvent exiger que les entreprises de transport aérien désignées de la République du Cameroun présentent une demande d'autorisation avant d'exploiter les services en partage de codes proposés.
  - 5) Les autorités aéronautiques du Canada ne peuvent refuser d'autoriser les entreprises de transport aérien désignées de la République du Cameroun à exploiter des services en partage de codes sur des vols exploités par des entreprises de transport aérien d'un pays tiers, ou d'autoriser les entreprises de transport aérien d'un pays tiers exploitant des vols en provenance ou à destination du Canada à transporter du trafic sous les codes des entreprises de transport aérien désignées de la République du Cameroun au motif que les arrangements en matière de services aériens conclus entre le Canada et les pays des entreprises de transport aérien qui exploitent les vols ne prévoient pas ou ne permettent pas le partage de codes.
  - 6) Les autorités aéronautiques des deux Parties peuvent exiger que tous les participants aux arrangements de partage de codes veillent à ce que les passagers soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant et du mode de transport pour chaque segment du voyage.
  - 7) Pour les services en partage de codes, les entreprises de transport aérien sont autorisées à transférer du trafic entre les aéronefs sans restriction.
4. Les remarques ci-dessus ne permettent pas de services avec ses propres aéronefs ou des services de cinquième liberté par les entreprises de transport aérien désignées de la République du Cameroun.
5. Le nombre de vols dont peut disposer une entreprise de transport aérien désignée participant à des arrangements de partage de codes n'est limité que par le nombre de vols dont peuvent disposer les entreprises de transport aérien exploitantes.