



Foreword

In an era where markets shape the contours of our daily lives, the significance of economic regulation cannot be overstated. This “Template African Economic Regulation” offers a comprehensive framework for the development of air transport services within the Member States, Regional Economic Communities (RECs), and the principles and best practices inherent to the regulation of air transport economic activities. As we navigate the complexities of a globalized economy, the role of regulation becomes increasingly crucial in ensuring fair competition, protecting consumers and fostering sustainable development.

At its core, economic regulation serves as a mechanism to balance the often-conflicting interests of various stakeholders – governments, airports, air navigation service providers, aviation allied services providers and consumers. It aims to create an environment where markets can thrive while safeguarding public welfare. This dual objective is not without its challenges; the dynamic nature of economies often leads to conflict between regulation and innovation. These template regulations therefore, delve into these tensions, and provide how regulatory frameworks can adapt to the ever-evolving landscape of economic activity.

This template considers various elements of economic regulation, accounting for the differing regulations across African States and regional economic communities, and provide a well-rounded perspective that is invaluable for States and RECs alike. It identifies key aspects such as the necessity for a comprehensive regulatory objective that enhances regional and continental air connectivity, the development of a sustainable air transport industry that is safe and environmentally friendly, the improvement of governance within the air transport sector, and the establishment of optimal regulatory frameworks at national, regional, and continental levels to ensure a more assessable air transport sector.

The insights offered in the “Template African Economic Regulation” are timely and necessary. The International Civil Aviation Organization (ICAO) and its Contracting States believe the negative impacts of taxation on international air transport outweigh the potential revenue benefits. Therefore, taxes on the sale or use of international air transport contradict modern trends of liberalizing travel and trade, as they function like tariffs on imports and exports. Thus, the template not only highlights the importance of effective regulatory measures but also challenge us to rethink traditional paradigms so as to meet the demands of the 21st century. It encourages States to reduce and eventually eliminate all forms of taxation on the sale or use of international air transport, including taxes on operators' gross receipts and those directly on passengers or shippers, as soon as economic conditions allow. It also encourages harmonization of the economic aspects of air transport at RECs and States' levels. In closing, I invite all States and RECs to engage with the content of these regulations thoughtfully by either harmonizing existing regulations or adopt this template which is crucial to address the industry's slow development, poor air connectivity, and high operational and transport costs across the continent.

Together, let us explore the vital role of economic regulation in shaping a fairer and more sustainable air transport future.




Adefunke Adeyemi (Ms.)

Secretary General
African Civil Aviation Commission

CONTENTS

1: INTRODUCTION, APPLICABILITY, DEFINITIONS AND ACRONYMS

- 1.2 Purpose
- 1.3 Applicability
- 1.4 Definitions
- 1.5 List of Acronyms

2: AIR TRANSPORT LICENSING

- 2.1 Air Transport License (ATL)
- 2.2 Airline Operating Permit (AOP)
- 2.3 Permit for non-commercial flights (PNCF)
- 2.4 Air Travel Organizers License (ATOL)
- 2.5 Permit for Aerial Aviation Services (PAAS)

3: DOMESTIC AIRLINES OPERATIONS

- 3.2 Scheduled and Non-Scheduled Domestic Operations - Commercial Operations
- 3.3 Non-commercial Operations
- 3.4 Aerial Aviation services
- 3.5 Self-Handling Operations
- 3.6 Organized Package tours
- 3.7 Regional and international Operations by [State] Airlines
- 3.8 Regional and international operations by Non-Scheduled Operator

4: OPERATIONS BY FOREIGN AIRLINES

- 4.1 Foreign Airlines Operations into and out [State]
- 4.2 Scheduled Operations by Foreign Airlines
- 4.3 Non-scheduled Passenger Operations (charter) by Foreign Airlines

5: ALLIED AVIATION SERVICES

- 5.1. Registration and Licensing of Allied Aviation Business

6: CONTINUOUS MONITORING OF LICENSED AIRLINE

7: ECONOMIC REGULATION OF AIRPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES PROVIDERS (ANSPs)

8: STATISTICS

9: AVIATION INSURANCE

10: CONSUMER PROTECTION

- 10.1 Applicability
- 10.2 Prohibitions: Unfair and Deceptive Practices
- 10.3 Non-Discrimination
- 10.4 Means of Communication
- 10.5 Information to the Consumers
- 10.6 Complaints Procedures
- 10.7 Overbooking
- 10.8 Delay

- 10.9 Cancellation of Flight**
- 10.10 Downgrading**
- 10.11 Travel Agents and Tour Operators**
- 10.12 Airport Operators**
- 10.13 Rights to Reimbursement**
- 10.14 Re-routing**
- 10.15 Rights to Compensation**
- 10.16 Baggage Delay, Destruction, Loss or Damage**
- 10.17 Penalty**

11: ANTI-COMPETITIVE RULES

- 11.1 Applicability**
- 11.2 Anti-Competitive and Antitrust Practices**
- 11.3 Dominant Market Position**
- 11.4 Merger and Acquisition**

12: FACILITATION OF AIR TRANSPORT

- 12.1 Applicability**
- 12.2 Approval of entry and exit of aircraft**
- 12.3 Clearance for entry and departure of persons**
- 12.4 Clearance for entry and departure of Cargo**
- 12.5 Facilities and services for traffic at international airports**
- 12.6 [State] National air Transport Facilitation Program**
- 12.7 Airport Facilitation Program**
- 12.8 Airport Slot Allocation Committee**
- 12.9 Airport Health Regulations**
- 12.1 Disinfection of Aircraft**
- 12.11 International Certificates of Vaccination or Prophylaxis**
- 12.12 Facilities required for the implementation of Public Health, Emergency Medical Relief, and Animal and Plant Quarantine Measures**
- 12.13 Implementation of the International Health Regulations and Related Provisions**
- 12.14 Communicable Disease Outbreak National Aviation Plan**



TEMPLATE ECONOMIC REGULATIONS OF AIR TRANSPORT FOR AFRICAN STATES

1: INTRODUCTION, APPLICABILITY, DEFINITIONS AND ACRONYMS

1.1 Introduction

The absence or inadequacy of economic regulations in many African States has led to weak economic regulatory oversight in those States and where the regulations exist, they are not harmonized. This has created substantial challenges and threats to the sustainable development of air transport in Africa. The African Civil Aviation Commission (AFCAC) therefore decided to spearhead the drafting of this economic regulations template to be adopted by States and the Regional Economic Communities (RECs). The template, if adopted will amongst other things address the unharmonized economic regulatory practices of African States and strengthen economic regulatory oversight under the Single African Air Transport Market (SAATM).

The harmonized template economic regulations, which incorporates appropriate stakeholders' consultation, is crucial to address the airline industry's slow development, poor air connectivity, and high operational and transport costs. This approach must balance the need for international and regional connectivity in Africa with the well-being of the continent's citizens. This template considers various elements of economic regulation, accounting for the differing regulations across States and regional economic communities. It identifies key aspects such as the necessity for a comprehensive regulatory objective that enhances regional and continental air connectivity, the development of a sustainable air transport industry that is safe and environmentally friendly, the improvement of governance within the air transport sector, and the establishment of optimal regulatory frameworks at national, regional, and continental levels to ensure a more efficient air transport sector. Consequently, the template adheres to principles of good regulatory practices that supports sustainable economic growth and the development of air transport in Africa.

1.2. Purpose

This template regulation has been drawn up to define a harmonized legal and economic framework for the development of air transport services within the Member States. It provides for the rules governing the administration, licensing, permits, registration and economic assessment of air transport activities under a liberalized African air transport market that considers the regulatory texts of the Yamoussoukro Decision (YD) and the African Civil Aviation Policy. It also incorporates relevant provisions of International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 9 on air transport facilitation and international best practices, as well as ICAO's policies and guidance materials on economic regulation.

The Regulations also deals with Air Transport Licensing of air carriers for domestic, regional and international operations. It also covers requirements for economic regulation of Airports and Air Navigation Service Providers (ANSPs), registration of Allied Aviation Services and the regulation of anti-competitive practices and consumer protection. Furthermore, it prescribes requirements for the economic assessment of Airlines, Aviation Insurance, Civil Aviation Fees, and Air Transport Statistics.

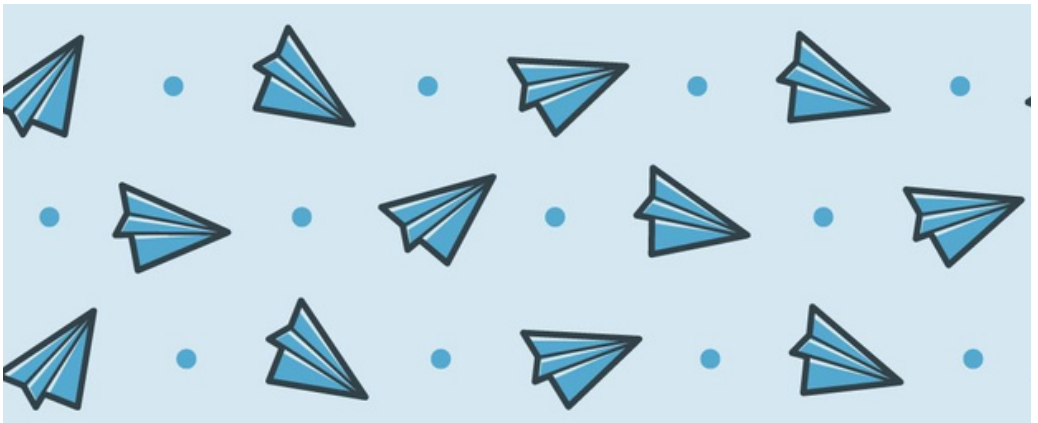
The adoption of a harmonized economic regulation that consider the necessity for stakeholders' consultation will address the slow pace of development of the air transport industry, poor air connectivity, and high costs of operations and air travel taking into cognizant, the requirements of the African continent's international/regional connectivity and the welfare of its citizens. This template considered the various elements of economic regulation and the divergent regulations existing in various States and the Regional Economic Communities (RECs) and

This template considered the various elements of economic regulation and the divergent regulations existing in various States and the Regional Economic Communities (RECs) and identifies the need for a cross-cutting regulatory objective that supports the improvement of regional and continental air connectivity; a sustainable air transport industry that is safe and friendly to the environment; improvement in the governance of the air transport sector; and best regulatory frameworks at national, regional and continental levels to improve the efficiency of the air transport sector.

Taxation in civil aviation is complex, involving various taxable items and forms of taxes. Unlike other economic sectors, international air transport earnings are based on aircraft operations across various tax jurisdictions, with many activities occurring outside any tax jurisdiction. The International Civil Aviation Organization (ICAO) and its Contracting States believe the negative impacts of taxation on international air transport outweigh the potential revenue benefits. Therefore, taxes on the sale or use of international air transport contradict modern trends of liberalizing trade, as they function like tariffs on imports and exports. States are encouraged to reduce and eventually eliminate all forms of taxation on the sale or use of international air transport, including taxes on operators' gross receipts and those directly on passengers or shippers, as soon as economic conditions allow.

States should exempt fuel, lubricants, spare parts, regular equipment, and aircraft stores on board from customs duty, as well as aircraft components and equipment imported for international air navigation. States are to ensure that only approved, justifiable, equitable, and non-discriminatory taxes and duties are considered. Additionally, they should ensure reciprocal tax exemptions on the income of air transport enterprises from other Contracting States to the Chicago Convention and are encouraged to extend same to property taxes, capital levies, and similar taxes on aircraft and related movable property. These policies should be incorporated into bilateral and multilateral agreements for commercial air transport rights or through legislation in adherence to ICAO's Doc. 8632. All revenues generated from air transport should be allocated to the aviation sector towards the promotion and development of civil aviation in the overall interest of the passengers and consumers.

Thus, the template encompasses the principles of good regulatory practices that support sustainable economic growth and development of air transport in Africa.



1.3 Applicability

- This Regulation shall apply to the:
 - i. Economic licenses of air transport activities;
 - ii. Economic Regulation of Airports and Air Navigation Service Providers;
 - iii. Air Transport Facilitation;
 - iv. Allied Aviation Services Providers;
 - v. Insurance for airlines and allied aviation service providers and ANSPs;
 - vi. Anti-competitive practices in air transport; and
 - vii. Consumer Protection.

1.4 Definitions

For the purpose of this Regulation the following definitions shall apply:

- “Civil Aviation Act” means the Act of the State that regulates civil aviation and/or any subsequent amendments thereto.
- “Aerial Work” means an aircraft operation in which an aircraft is used for specialized services such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc.
- “Aerodrome” means a defined area on land or water (including any building, installations, and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure, and surface movement of aircraft.

“Airport” (or aerodrome, a term that is almost synonymous, though used more in a generic sense) is a defined area on land or water that is used for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

“Aerodrome Operator” means an entity or corporate organization responsible for the management and operation of an aerodrome that is certified for operation by the Authority.

“Agent of Foreign Airlines” means an individual or corporate body that is in the business of obtaining flight clearances, flight plans, and facilitates ground transportation, fueling of aircraft and hotel accommodation on behalf of non-scheduled (ad hoc) airlines or aircraft operators.

“Aircraft” means any machine that can derive support in the atmosphere from reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

“Aircraft Operator” means a person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation.

“Air Carrier” means an enterprise that engages in provision of transportation services by aircraft for remuneration or hire.

“Aircraft Movement” means the number of arrivals and departures of aircraft into and out of an aerodrome.

“Air Freight Forwarder” means any person or company who arranges the carriage or movement of air-freighted goods and associated formalities on behalf of an importer or exporter at the international boundary of cargo airports.

“Airline” means any air transport enterprise offering or operating a scheduled international air service.

“Air Service” means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

“Air navigation services (ANS)” Services provided to air traffic during all phases of operations including air traffic management (ATM), communication, navigation and surveillance (CNS), meteorological services for air navigation (MET), search and rescue (SAR) and aeronautical information services (AIS).

“Air Navigation Services Provider” means any entity providing ATM and/or other air navigation services mentioned above. An independent entity established for the purpose of operating and managing air navigation services and empowered to manage and use the revenues it generates to cover its costs refer to all stakeholders involved in the provision of air navigation services in the areas of aerodrome operations, air traffic management, meteorology, aeronautical information and search and rescue.

“Air Traffic Control Services (ATC)” means a service provided for the purpose of:

- i. preventing collisions;
 - a) between aircraft; and
 - b) on the maneuvering area between aircraft and obstructions;
- ii. expediting and maintaining an orderly flow of air traffic

“Air Traffic Management (ATM)” means the aggregation of the airborne functions and ground-based functions (air traffic services, air space management, and air traffic flow management) required to ensure the safe and efficient movement of aircraft during all phases of operations.



“Anti-Competitive” means an apparent intent or the probable effect of crippling, excluding or driving another airline or service provider from the market, with a behavior/practice which indicates an abuse of dominant position by an airline or service provider in the market.

“Audited Financial Statement” means a report on the financial position or operations of a company that has been certified by an independent auditor.

“Authority” means the Civil Aviation Authority or body responsible for economic regulation or any other specific matter identified in this regulation.

“Aviation Fuel Supplier” means a person or entity responsible for the supply and distribution of aviation fuel to the aircraft and reservoir in and within the airport area.

“Annex” means international standards and recommended practices adopted in accordance with the Chicago Convention on International Civil Aviation (Convention) and any amendment of the Convention or of such Annex which is made in accordance with the Convention.

“Assessment” means an initial evaluation of a complaint by the Authority to determine the appropriate means of redress.

“Asset” means a resource from which future economic benefits are expected to flow to the entity that owns or controls it.

“Baggage” means personal property of passengers or crew carried on an aircraft by agreement with the operator.

“Balance Sheet” means a snapshot of the financial health of the airport on a specific date, showing the value of assets and liabilities in relation to the net value or equity (including retained earnings).

“Bilateral Air Services Agreement” means an air services agreement on air transportation subsisting between two States.

“Cancellation” means the non-operation of a flight which was previously planned and on which at least one seat was reserved.

“Capacity” means the number(s) of services provided under the ASA, usually measured in number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country to country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually.

“Cargo” means any property carried on an aircraft other than mail, stores and accompanied or mishandled baggage.

“Cargo Agency” means an individual or corporate body appointed by an airline to solicit and process air freight shipment.

“Charge” means a levy that is designed and applied specifically to recover the cost of providing facilities and services for civil aviation.“

“Civil aviation authority (CAA)” The governmental entity or entities, however titled, that are directly responsible for the regulation of all aspects of civil air transport, technical (i.e. air navigation and aviation safety) and economic (i.e. the commercial aspects of air transport)

“Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation concluded at Chicago on the 7th December 1944.

“Combined Single Limit” means a liability policy commonly offering separate limits that apply to bodily injury claims and to claims for property damage expressed as a single sum coverage or as a limit per occurrence.

“Compensation” means direct and/or indirect monetary and/or non-monetary benefits offered to passengers whose rights have been infringed upon.

“Concerted Practice” means a practice involving direct or indirect contacts between competitors falling short of an actual or formal agreement.

“Complainant” means:

- i. an air passenger;
- ii. one or more air passengers, where there are numerous air passengers having the same interest; or
- iii. in case of the death of an air passenger, his legal heirs or representatives making or continuing a complaint.

“Complaint” means an allegation in writing made by an air passenger, a group of passengers or their legal heirs or representatives.

“Confirmed Reserved Seat” means space on a specific date and on a specific flight and class of service of an air carrier which has been requested by a passenger, including a passenger with a “zero fare ticket,” and which the air carrier or its agent has verified, by appropriate notation on the ticket or in any other manner provided therefore by the air carrier, as being reserved for the accommodation of the passenger.

“Consumer” means consumer of civil aviation services.

“Denied Boarding” means a refusal by an airline to carry passenger(s) who hold confirmed reservation and valid travel documentation, although they have presented themselves for check-in and/or boarding at the time stipulated by the airline, on grounds of overbooked flight.

“Director General of Civil Aviation” means the Director General of the State Civil Aviation Authority.

“Disembarkation” The leaving of an aircraft after a landing, except by crew or passengers continuing on the next stage of the same through-flight.

“Embarkation” means the boarding of an aircraft for the purpose of commencing a flight, except by such crew or passengers as have embarked on a previous stage of the same through-flight.

“Entity” means an independent entity established for the purpose of operating and managing one or more aerodromes and/or air navigation services, which is empowered to manage and use the revenues it generates to cover its costs.

“Exclusive Dealing” means any practice whereby a supplier of products or services:

i. as a condition of supplying the products or services to a customer or travel agent requires the customer to:

- a) deal only or primarily in products or services supplied by or designed by the supplier or its nominee, or
- b) refrain from dealing in a specified class or kind of products or services except as supplied by the supplier or his nominee;

ii. induces a customer to meet a condition referred to in paragraph (i) by offering to supply the products or services to the customer on more favourable terms or conditions if the customer agrees to meet that condition.



“Extraordinary Circumstances” means any mechanical, technical, operational, climatic, sociopolitical or any other conditions beyond the actual control of the party involved.

“Facilitation (FAL)” in the context of civil aviation, refers to a wide range of issues and activities, as well as the development of Standards, in connection with the clearance of aircraft, people and goods through the formalities required at international borders.

“Fare” means the price paid for air transportation including all mandatory taxes and fees. It does not include ancillary fees for optional services.

“Final Destination” means the destination on the ticket presented at the check-in counter or, in the case of directly connecting flights, the destination of the last flight.

“Ground Handling Company” means a person that carries out variety of activities before and after a flight to ensure the safe and smooth process of passengers, baggage, cargo, mail and other materials associated with their transportation by air.

“In-flight Catering Service Provider” means a person or corporate body that engages in the planning and preparation of meals and assembly of meal trays designed to be served on board an aircraft.

“Insurance” means a contract (policy) in which an individual or entity receive financial protection or reimbursement against an insurance company.

“International Airport” means any airport designated by the State in whose territory it is situated as an airport of entry and departure for international air traffic, where the formalities incident to customs, immigration, public health, animal and plant quarantine and similar procedures are carried out.

“Insurance Liability” means maximum amount of coverage available under a liability insurance policy.

“Lease” means a contract by which a rightful possessor of real property conveys the right to use and occupy the property in exchange for consideration usually rent.

“Liability” means debt of the entity in the form of financial claims on an entities asset

“Liability” means debt of the entity in the form of financial claims on an entities asset.

“Licence” means an official document granted by a State that certifies that an individual possesses the skills and knowledge necessary to perform certain functions.

“Mail” means dispatches of correspondence and other items tendered by and intended for delivery to postal services in accordance with the rules of the universal postal union.

“Minor” a person who has not attained the age of majority as determined under the law applicable to the person.

“Mishandled Baggage” means baggage voluntarily or inadvertently, separated from passenger or crew.

“Non-Scheduled Operations” means journeys undertaken other than scheduled operations.

“Officer” means a Director, General Manager, Secretary or other similar officer of the CAA and includes any person who purports to act in any such capacity.

“Package” means tour, travel or holiday services provided by a tour operator which is marketed or advertised as an all-inclusive trip including transport, accommodation and/or other trip expenses at an inclusive or special price.



“Passenger” means a person in whose name a ticket and or a reservation is made and or confirmed and who is eligible to travel upon the stated flight pursuant to that ticket whether the ticket is purchased by the person or not and whether the ticket is a zero-fare ticket or other ticket for which no fees or fare is paid.

“Permit” means a permit granted by the Civil Aviation Authority authorizing an operator to carry out specified commercial transport flights.

“Person” means any individual, firm, partnership, corporation, company association, joint state association or body politic and includes any trustee, receiver, assignee, or other similar representative of their entities.

“Person with Reduced Mobility” means any person whose mobility is reduced due to physical incapability (sensory or locomotor), an intellectual deficiency, age, illness, or any other cause of disability when using transport and whose situation needs special attention and the adaptation to the person’s needs of the services made available to all passengers.

“Person with disabilities” Any person whose mobility is reduced due to a physical incapacity (sensory or locomotor), an intellectual deficiency, age, illness or any other cause of disability when using transport and whose situation needs special attention and the adaptation to the person’s needs of the services made available to all passengers

“Profit and Loss Account” means a financial statement that summarizes the financial transactions for a business over a period of time. It shows revenue, expenditure and the profit and/or loss resulting from operations for a given ‘financial year’.

“Relevant Market” refers to the area of effective competition within which an airline or service provider operates and includes geographic area, route, substitutability, close competitors, and other factors that may affect consumer choice.

“Reservation/Bookings” means allotment in advance of seating or sleeping accommodation for a passenger or of a space or weight capacity for baggage.

“Revenue” means inflows of cash or increases in other assets or settlement of liabilities during a period from delivering or rendering services or performing other activities that constitute the entity in major operations.

“Scheduled Operations” means any operation that offers air transport service on a published time-table and open to use by the general public.

“Statistics” means the collection and provision for exchange of airline traffic data related to the agreed services, either periodically or as needed for the regulation of capacity, route evaluation, or other purposes.

“Tariff” means a schedule of fares, rates, charges and terms and conditions of carriage applicable to the provision of an air service and other incidental services.

“Tax” a tax designed to raise revenue for national or local authorities which are not generally applied to civil aviation in their entirety or according to the civil aviation in their entirety or on a cost basis.

“Ticket” means a valid document giving entitlement to transport, or something equivalent in paperless form, including electronic form, issued or authorized by the air carrier or its authorized agent.

“Third Party” means a person or entity not party to an Agreement but with an interest in the Agreement.

“Tour Operator” means, with the exception of an air carrier, an organizer of package travel, package holidays and package tours.

“Travel Agent” means one who assists travelers by sorting through vast amounts of information to help their clients make the best possible travel arrangements.

“Unaccompanied Baggage” means baggage that is transported as cargo and may or may not be carried on the same aircraft with the person to whom it belongs.

“Unclaimed Baggage” means baggage that arrives at an airport and is not picked up or claimed by a passenger.

“Unidentified Baggage” means baggage at an airport, with or without a baggage tag, which is not picked up by or identified with a passenger.

“Volunteer” means a person who willingly responds to the air carrier’s request to relinquish his confirmed reserved seat and accept the air carrier’s offer of compensatory benefits, in exchange.

“Yamoussoukro Decision” means the “Decision Relating to the Implementation of the Yamoussoukro Declaration Concerning the Liberalization of Access to Air Transport Markets in Africa” adopted by the Assembly of Heads of States and Government in Lomé, Togo, on 12 July 2000.

“Zero Fare Ticket” means a ticket acquired without a substantial monetary payment such as by using frequent flyer miles or vouchers, travel vouchers or a consolidator ticket obtained after a monetary payment that does not show a fare amount on the ticket. A zero-fare ticket does not include free or reduced rate air transportation provided to airline employees and guests.

Note: Every other term not defined herein shall have the same meaning as contained in the State’s Civil Aviation Act and the Chicago Convention and its Annexes. In case where the meaning provided by States Civil Aviation Act is not similar to the Chicago Convention and its Annexes, the Chicago Convention and its Annexes will prevail.



1.5 List of Acronyms

The following abbreviations are used in this Regulation:

S/N	Acronym
ACP	Air Carrier Permit
ANSP	Air Navigation Services Provider
ATL	Air Transport License
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Services
AOP	Airline Operating Permit
AOC	Air Operator's Certificate
ATOL	Air Travel Organizer License
API	Advanced Passenger Information
AIS	Aeronautical Information Service
AVSEC	Aviation Security
BASA	Bilateral Air Services Agreement
CSL	Combined Single Limit
CNS	Communication, Navigation and Surveillance
FCOP	Foreign Carriers' Operating Permit
FAL	Facilitation
MTOW	Maximum Take-off Weight
MET	Meteorological services
PNCF	Permit for Non-Commercial Flights
PAAS	Permit for Aerial Aviation Services
PRM	Person with Reduced Mobility
YD	Yamousoukro Decision

2: AIR TRANSPORT LICENSING

This (section) prescribes the types of licenses, permits and/or any other authorization for scheduled and non-scheduled flight operations.

2.1 Air Transport License (ATL)

2.1.1 This (section) shall apply to the carriage of passengers, mail and cargo by air for hire and reward.

a) No person shall provide scheduled air services/scheduled operations (as defined in this document) for the carriage of passengers, cargo or mail for hire and reward unless such a person holds a valid Air Transport License (ATL) issued by the (Authority) and operates in accordance with its provisions

b) An application for the grant or renewal of an ATL shall be made in writing as prescribed by the Authority from time to time.

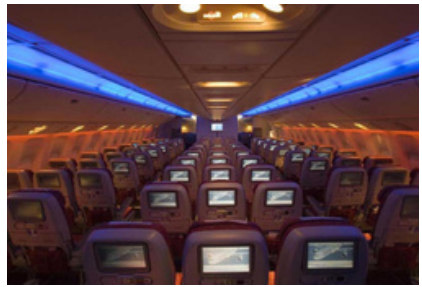
c) The (Authority) if satisfied that the applicant has met and complied with the requirements for the grant or renewal of an ATL as prescribed by the (Authority) may grant or renew the license.

d) An ATL shall be valid for a period specified by the Authority and subject to renewal as prescribed by the (Authority).

e) An ATL not utilized at the expiration of its validity period may not be renewed by the Authority, notwithstanding, the holder of the ATL may apply for a fresh issuance.

f) The holder of an ATL shall be required to demonstrate its ability to continue to meet the terms and conditions set forth in the ATL.

g) An ATL holder shall submit to the (Authority) annually, a list showing the names of its shareholders or any person(s)/entity holding more than (xx)% (xx percent) shareholding or as prescribed by the (Authority) in the company together with the names of any person on whose behalf such shares are held.



h) Each holder of an ATL shall file with the (Authority), a true copy of every contract or agreement (as specified by the Authority) affecting air transportation or any modification or cancellation thereof, between the air carrier and any other air carrier or other bodies. The Authority may disapprove of such contract or agreement whether previously approved if found to be in violation of this Regulation, rules and orders made by the (Authority) or against public interest.

i) The (Authority) may suspend and/or revoke an ATL if the holder of the ATL contravenes the terms and conditions therein, the (National Civil Aviation Act, Regulations, Rules and Orders) made thereunder.

NOTE:

a) If the Authority decides to suspend and/or revoke any ATL, the Authority will:

(1) Give a written notice to the holder of the ATL specifying the violation(s);

(2) Specify in the written notice the right of the holder of the ATL to make representations in writing regarding the alleged violation(s) within xxxx (XX) days of the receipt of the written notice from the Authority;

(3) Upon receipt of the representations from the holder of the ATL, the (Authority) will make an evaluation and inform the holder of the ATL of its determination;

(4) Notwithstanding the above, the (Authority) may by written notice, convey to the holder of the ATL its decision to suspend and/or revoke the ATL if it is in the interest of safety.

j) The (Authority) will publish the decision regarding an application for suspension and/or revocation of an ATL.

k) The (Authority) may prescribe a charge as may be determined for processing the grant and renewal of ATL.

2.2 Airline Operating Permit (AOP)

2.2.1 This (section) shall apply to commercial carriage of passengers, mail and cargo for non-scheduled and charter services.

a) No person shall use an aircraft for non-scheduled services for hire and reward unless such a person holds an ATL or Airline Operating Permit (AOP) issued by the (Authority).

b) An application for the grant or renewal of an AOP shall be made in writing as specified by the (Authority) and as may be prescribed by the (Authority) from time to time. The (Authority) may prescribe a charge as may be determined for processing the grant and renewal of AOP.

c) The (Authority) if satisfied that the applicant has met and complied with the requirements for the grant or renewal of an AOP as prescribed by the (Authority) may grant or renew the Permit.

d) An AOP shall be valid for a period specified by the Authority and subject to renewal as prescribed by the (Authority).

e) An AOP not utilized at the expiration of its validity period may not be renewed by the (Authority), notwithstanding, the holder of the AOP may apply for a fresh issuance.

f) The holder of an AOP shall be required to demonstrate its ability to continue to meet the terms and conditions set forth in the AOP.

g) An AOP holder shall submit to the (Authority) (annually), a list showing the names of its shareholders or any person(s) holding more than (xx% (xxx percent)) shareholding as prescribed by the (Authority) in the company together with the names of any person on whose behalf such shares are held.

h) Each holder of an AOP shall file with the (Authority), a true copy of every contract or agreement affecting air transportation or any modification or cancellation thereof, between the air carrier and any other air carrier or other bodies. The (Authority) may disapprove of such contract or agreement whether previously approved if found to be in violation of this Regulation, rules and orders made by the (Authority) or against public interest.

i) The (Authority) will suspend and/or revoke an AOP if the holder of the AOP contravenes the terms and conditions therein, the (Civil Aviation Act, Regulations, Rules and Orders) made thereunder.

NOTE :

A) If the Authority decides to suspend and/or revoke any AOP the Authority will:

(1) Give a written notice to the holder of the AOP specifying the violation(s);

(2) Specify in the written notice the right of the holder of the AOP to make representations in writing regarding the alleged violation(s) within xxxxx (XX) days of the receipt of the written notice from the (Authority);

(3) Upon receipt of the representations from the holder of the AOP, the (Authority) will make an evaluation and inform the holder of the AOP of its determination; and

(4) Notwithstanding the above, the Authority may by written notice, convey to the holder of the AOP its decision to suspend and/or revoke the AOP if it is in the interest of safety

(5) The Authority may prescribe a charge as it may determine for processing the grant and renewal of PNCF. The holder of PNCF shall be required to pay for variation of its permit, such charge as may be determined by the (Authority) from time to time.

j) The Authority will publish the decision regarding an application for suspension and/or revocation of an AOP.



2.3 Permit for Non-Commercial Flights (PNCF)

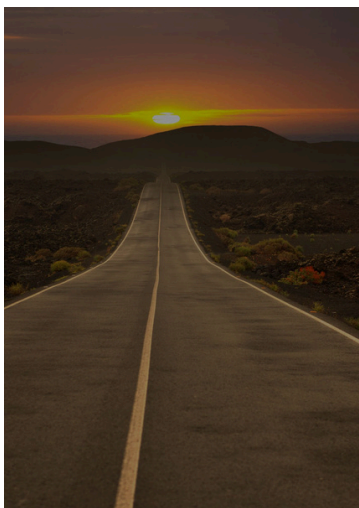
2.3.1 This (section) shall apply to flight operations undertaken for non-commercial or private purposes:

a) No person shall use any aircraft for non-commercial purposes unless such a person holds a Permit for Non-Commercial Flights (PNCF) issued by the (Authority).

b) Application for the grant, renewal and variation of a PNCF shall be made in writing to the (Authority) and shall meet the requirements as specified by the (Authority) or such other information as may be published by the (Authority) from time to time.

c) The (Authority) if satisfied that the applicant has complied with the requirements for the grant or renewal of the PNCF as prescribed by the (Authority), may grant or renew the PNCF.

d) A PNCF shall be valid for a period specified by the Authority and subject to renewal on such terms and conditions as may be specified by the (Authority) from time to time.



e) A PNCF not utilized at the expiration of its validity period may not be renewed by the (Authority) notwithstanding, the holder of the PNCF may apply for a fresh issuance.

f) The holder of a PNCF shall continue to demonstrate to the (Authority) its ability to meet the conditions set forth in the PNCF. In addition, the holder must have adequate resources for the maintenance and safe operation of the aircraft.

g) Each holder of a PNCF shall file with the Authority, a true copy of every contract or agreement affecting air transportation or any modification or cancellation thereof, between the holder and any other person including air carriers.

h) The (Authority) will suspend and/or revoke a PNCF if the holder of the PNCF contravenes the terms and conditions therein, the (Civil Aviation Act, the Regulations, Rules and Order) made thereunder.

NOTE:

A) If the (Authority) decides to suspend and/or revoke any PNCF, the (Authority) shall:

(1) Give a written notice to the holder of the PNCF specifying the violation(s);

(2) Specify in the written notice the right of the holder of the PNCF to make; representations in writing regarding the alleged violation(s) within xxxxx (XX) days of the receipt of the written notice from the (Authority);

(3) Upon receipt of the representations from the holder of the PNCF, the (Authority) will make an evaluation and inform the holder of the PNCF of its determination;

(4) Notwithstanding the above, the (Authority) may by written notice, convey to the holder of the PNCF its decision to suspend and/or revoke the PNCF if it is in the interest of safety.

(5) The Authority may prescribe a charge as it may determine for processing the grant and renewal of PNCF. The holder of PNCF shall be required to pay for variation of its permit, such charge as may be determined by the (Authority) from time to time.

k) The (Authority) may publish the decision regarding an application for suspension and/or revocation of a PNCF.

2.4 Air Travel Organizer License (ATOL)

2.4.1 This (section) shall apply to Tour Organizers who are engaged in holiday travels, tour packages, special events, and religious pilgrimages.

a) No person may organize tour operations for the purpose of holiday travels, tour packages, special events, religious pilgrimages unless in accordance with the provisions of an Air Travel Organizer License (ATOL) or other authorization issued by the Authority.

b) Application for the grant or renewal of an ATOL shall be made in writing to the (Authority) and shall meet the requirements as specified by the (Authority) or such other information as may be published by the Authority from time to time.

c) The (Authority) if satisfied that the applicant has complied with the requirements for the grant or renewal of the ATOL as prescribed, will grant or renew the license.

d) An ATOL shall be valid for a period specified by the Authority and subject to renewal as prescribed by the (Authority).

e) An ATOL not utilized at the expiration of its validity period may not be renewed by the (Authority), notwithstanding the holder of the ATOL may apply for a fresh issuance.

f) The holder of an ATOL shall continue to demonstrate to the (Authority) its ability to meet the conditions set forth in the ATOL.

g) The (Authority) will prescribe such charge as may be determined for processing the grant and renewal of an ATOL.

i) The (Authority) will suspend and/or revoke an ATOL, if the holder of the ATOL contravenes the terms and conditions therein, the (Civil Aviation Act, the Regulations, Rules and Order) made thereunder.

NOTE :

A) If the (Authority) decides to suspend and/or revoke any ATOL, the (Authority) will:

(1) Give a written notice to the holder of the ATOL specifying the violation(s);

(2) Specify in the written notice the right of the holder of the ATOL to make representations in writing regarding the alleged violation(s) within xxxxx (XX) days of the receipt of the written notice from the (Authority);

(3) Upon receipt of the representations from the holder of the ATOL, the (Authority) will make an evaluation and inform the holder of the ATOL of its decision; and;

(4) Notwithstanding the above, the (Authority) may by written notice, convey to the holder of the ATOL its decision to suspend the ATOL if it is in the interest of safety.

j) The Authority will publish the decision regarding an application for suspension and/or revocation of an ATOL.

2.5 Permit for Aerial Aviation Services (PAAS)

2.5.1 This (section) shall apply to the provision of aerial work operation, flying club, flying school, topographical aerial surveys in road engineering studies and such other services as may be designated by the (Authority) from time to time.

a) No person shall provide aviation services such as aerial work, flying club, flying school, topographical aerial surveys in road engineering studies and such other services as may be designated by the (Authority) from time to time, unless such a person is a holder of a Permit for Aerial Aviation Services (PAAS) or other authorizations issued by the Authority.

b) Application for the grant or renewal of a PAAS shall be made in writing to the (Authority) and shall meet the requirements as specified and such other information as may be published by the (Authority) from time to time.

c) The (Authority) if satisfied that the applicant has complied with the requirements for the grant or renewal of the PAAS as prescribed will grant or renew the PAAS.

d) A PAAS shall be valid for a period specified by the Authority and subject to renewal on such terms and conditions as may be specified by the (Authority) from time to time

e) A PAAS not utilized at the expiration of its validity period may not be renewed by the (Authority), notwithstanding, the holder of the PAAS may apply for a fresh issuance.

f) The holder of a PAAS shall continue to demonstrate to the Authority its ability to meet the conditions set forth in the PAAS

g) Each holder of a PAAS shall submit to the (Authority) (annually) or, at such times as the (Authority) may deem fit, a list showing the names of its shareholders or any person(s) holding more than (xxx percent (xx%)) shareholding in the company together with the names of any person on whose behalf such shares are held or as prescribed.

h) Each holder of a PAAS shall file with the (Authority), a true copy of every contract or agreement affecting air transportation or any modification or cancellation thereof, between the holder of PAAS and any air carrier or other bodies.

i) The (Authority) will suspend and/or revoke a PAAS, if the holder of the PAAS contravenes the terms and conditions therein, the (Civil Aviation Act, Regulations, Rules and Orders) made thereunder.

NOTE:

A. If the (Authority) decides to suspend and/or revoke any PAAS, the (Authority) will:

(1) Give a written notice to the holder of the PAAS specifying the violation(s);

(2) Specify in the written notice the right of the holder of the PAAS to make representations in writing regarding the alleged violation(s) within xxxx (XX) days of the receipt of the written notice from the (Authority);

(3) Upon receipt of the representations from the holder of the PAAS, the (Authority) will make an evaluation and inform the holder of the PAAS of its determination; and

(4) Notwithstanding the above, the (Authority) may by written notice, convey to the holder of the PAAS its decision to suspend the PAAS if it is in the interest of safety.

j) The (Authority) will publish the decision regarding an application for suspension and/or revocation of a PAAS.

3: DOMESTIC AIRLINES OPERATIONS

3.1 This (section) shall apply to airline established in [State] operating commercial services.

a) Subject to this Regulation, domestic airlines may determine the route(s) to operate, the frequency or frequencies of operations and fares to be charged.

b) All domestic airlines operating in [State] shall notify the (Authority) of the route(s) to operate, the frequency or frequencies of operations and fares charged prior to the introduction of these routes, frequencies, and fares according to the requirements as specified by the (Authority) or such other information as may be published by the (Authority) from time to time.

3.2 Scheduled and Non-scheduled Domestic Operations – Commercial Operations

3.2.1 Prior to commencement of operation, the license or permit holder shall:

a) obtain an Air Operator Certificate (AOC) from the (Authority);

b) comply with the provisions of the (relevant Laws, Regulations and directives) made thereunder; and

c) show proof of adequate insurance cover for passengers, cargo, mail and third party.

3.2.2 Non-scheduled operators shall submit the passenger and cargo manifests, airway bills and client services invoices to the (Authority) for notification;

3.3 Non-Commercial Operations

3.3.1 Holders of Permit for Non-Commercial Flights (PNCF) shall:

a) prior to the commencement of operations obtain relevant Safety Certificates as prescribed by the (Authority);

b) for foreign registered aircraft, obtain relevant Operations Certificates issued by the (Authority)

c) submit to the (Authority) details of their flight operations including names of passengers carried, route(s) operated and times of operations;

d) not engage in any form of carriage of passengers, cargo or mail for hire and reward; and

e) operate in accordance with the terms and conditions specified in their Permit.

3.4 Aerial Aviation Services

3.4.1 Holders of Permit for Aerial Aviation Services (PAAS) shall:

- a) obtain (relevant Safety Certificates) from the (Authority) before commencement of operations;
- b) not engage in any form of carriage of passengers, cargo or mail for hire and reward;
- c) not engage in any form of operation different from those specified in their Permits; and
- d) operate in accordance with the conditions contained in their Permit.

3.5 Self-Handling Operations

3.5.1 Where a domestic airline decides to self-handle, it shall obtain approval from the (Authority) after duly fulfilling the requirements as specified by this Regulation (Section 5.1.2).

3.6 Organized Package Tours

3.6.1 Holders of Air Travel Organizer License (ATOL) shall:

- a) not engage in aircraft operations;
- b) have current and adequate Bank/Insurance Bonds to cover their operations; and
- c) operate in accordance with the conditions specified in their Licence.

3.7 Regional and International Operations by [State] Airlines

3.7.1 Scheduled Operations by [State] designated Airlines.

3.7.1.1 The (Authority) will issue an (Air Carrier Permit (ACP)) to designated [State] airlines on international routes, subject to fulfilling the requirements specified by the (Authority).

3.7.1.2 All [State] airlines designated on regional and international routes in addition to obtaining safety certificates shall show:

- a) Proof of adequate financial capability for such operations; and
- b) Evidence of domestic operation for (at least xxx (xx) Months) or as prescribed by the (Authority).

3.8 Regional and International Operations by Non-Scheduled Operator

3.8.1. Holders of AOC are not required to obtain flight clearances from the (Authority) prior to undertaking non-scheduled international operations but shall be required to depart and enter the country through designated customs aerodromes.

3.8.2 Non-scheduled operators shall submit the passenger and cargo manifests, airway bills and client services invoices to the (Authority) for notification.



4: OPERATIONS BY FOREIGN AIRLINES

4.1 Foreign Airline Operations into and out of [State]

4.1.1 This (section) shall apply to designated foreign air carriers applying to engage in international scheduled and non-scheduled air transportation into and out of [State].

4.2 Scheduled Operations by Foreign Airlines

4.2.1 No Foreign Airline may engage in scheduled operations into and out of [State], without a (Foreign Carrier Operating Permit (FCOP) or equivalent permission or authorization) issued by the (Authority).

4.2.2 The (Authority) will only grant operating permit or authorization to foreign air carrier if the applicant:

- a) is a holder of a valid Air Carrier License and Air Operator Certificate (AOC) issued by the competent Authority of its State;
- b) has put in place proper insurance policies as prescribed by the (Authority);
- c) has a security programme approved by the competent authority of its State and accepted by [State];
- d) has appointed a representative in the [State];
- e) complies, where applicable, with the provisions of the applicable air services agreement; and
- f) has submitted a flight schedule and timetable according to the provisions of the ASA.

4.2.3 Foreign airlines applying to operate scheduled services into and out of [State] shall submit all the supporting documents in the form, timing, and manner prescribed by the (Authority), including:

- a) details of the applicant airline;
- b) aircraft's information and documents;
- c) airline security manual (or evidence of its approval);
- d) airlines dangerous goods manual (or evidence its approval), where applicable;
- e) comprehensive insurance cover for aircraft, passenger, cargo, mail and third-party liabilities;

f) any other relevant documents as deemed necessary by the (Authority), including but not limited to:

- (i) Proposed tariffs on the routes.
- (ii) Proposed flight schedule and timetable.
- (iii) Existing and proposed commercial arrangements with other operators i.e. alliance, code-share, interline, sales agency, etc.

(iv) Evidence that the ownership and control criterion of the airline complies with the relevant air services agreement.

(v) Any other license or approvals issued by the aeronautical authorities of the airline's designating country.

NOTE:

Application by airlines established in Member-States of the Yamoussoukro Decision (YD) will be granted in accordance with the applicable provisions for airline designation and operations authorization (Article 6) of the YD.

4.2.4 The (Authority) will carry out safety assessment of the airline prior to the issuance of (FCOP or equivalent permission or authorization) and commencement of operations.

4.2.6 An application for the grant of an (FCOP or equivalent permission or authorization) shall be made in writing as specified by the (Authority) or as may be prescribed by the (Authority) from time to time.

4.2.7 Foreign airline shall not engage in self-handling, except permitted by the (Authority).

4.3 Non-Scheduled (Charter) Operations by Foreign Airlines

4.3.1 No foreign airline shall engage in non-scheduled (charter) passenger and/or cargo operations into and out of [State] except in compliance with the [State] applicable regulations.

4.3.2 Non-scheduled (charter) operations by foreign airlines covered by air services agreements or other international agreements shall be granted in accordance with the applicable provisions of those arrangements and agreements.

4.3.3 Where applicable, foreign airlines engaged in non-scheduled (charter) passenger operations into and out of [State] shall operate only in collaboration with an (ATOL) holder.

4.3.4 Foreign airlines applying for non-scheduled (charter) operations shall submit to the Authority the following documents:

- a) Charter Application Form;
- b) Air Operator Certificate (AOC);
- c) Insurance certificates (passenger, baggage, cargo, mail and third-party liability);
- d) Charter agreement where applicable;
- e) Aircraft Technical Documents (e.g Airworthiness Certificate, Certificate of Registration, Certificate of Release to Services, Radio Station License, Noise Certificate etc;
- f) Bank guarantee/deposit to cover obligations under the charter contract/operations;
- g) Charter flight programme (category of charter, schedule, aircraft type, number of seats);
- h) Approved Aviation Security Programme; and
- i) Any other documentation deemed relevant by the (Authority).

5: ALLIED AVIATION SERVICES

5.1. Registration and Licensing of Allied Aviation Business

5.1.1 This (section) shall apply to the registration and licensing of allied aviation businesses as specified by the Authority.

5.1.2 No person (may/shall) undertake the following businesses without a certificate of registration or license issued by the (Authority) in line with the requirements specified by the (Authority).

- a) Ground Handling (License);
- b) Agent of Foreign Airlines (Certificate of Registration);
- c) Travel Agency (Certificate of Registration);
- d) Cargo Agency and Air Freight Forwarding (Certificate of Registration);
- e) In-flight Catering Services (License);
- f) Aviation Fuel Supplier (Certificate of Registration);
- g) Air Transport Training Institutions (License);
- h) Aircraft spare parts, Sale or Leasing/Maintenance (License); and
- j) Other Aviation Related Services.

NOTE:

A) The requirements for the application referred to in 5.1.2 shall include:

- (i) proof of adequate resources for the discharge of actual and potential obligations;
- (ii) Applicant Details (legal establishment, composition and type of corporation, share capital, Business Plan);
- (iii) Operational and Technical Requirements for the type of services to be certified/licensed;
- (iv) Organization and Operations Manuals according to the business (operations, security, dangerous goods);
- (v) Financial Requirements (evidence of financial capability to undertake the business/operations);
- (vi) Validity and Scope of the Certificate/License;
- (vii) any other additional information, conditions, or requirements; and where applicable the conditions and requirements for its renewal;
- (viii) access to office premises, warehouse and documents required for issuance of certificate of registration or license

5.1.3 No aerodrome operator may discriminate against any airline and allied aviation service provider in the provision of services or facilities.

5.1.4 All Allied Service Providers shall submit (on annual basis) all financial and operational data in the form and manner as may be prescribed by the (Authority).

6: CONTINUOUS MONITORING OF LICENSED AIRLINES

6.1 This (section) shall apply to the continuous monitoring of the operations of [State] licensed airlines for the purpose of ensuring their financial capability to continue to conduct and sustain flight operations.

6.1.2 Airlines shall ensure proper, transparent and prudent financial management in the conduct of their operations.

6.1.3 Airlines shall submit all financial, operational and traffic data in the form and manner as may be prescribed by the (Authority).

6.1.4 Airlines shall submit their annual audited Financial Statements and Management Reports to the (Authority) upon approval of the annual financial statements and the Statutory Auditor's report.

6.1.5 The (Authority) upon receipt of the airline's documents mentioned above will review the same and communicate its decision to the airline.



7: ECONOMIC REGULATION OF AIRPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES PROVIDERS (ANSPs)

7.1. This (section) shall apply to the economic regulation of airports, air navigation services, and other related services.

7.1.1 Any person, (regional, provincial government) intending to provide airport and air navigation services shall submit evidence of financial readiness indicating its capability to the (Authority).

7.1.2 Airports, air navigation services provider(s), and other service providers shall obtain, where applicable, the approval of the (Authority) before fixing, revising and/or imposing new charges and fees for the provision of the services.

7.1.3 Airports and air navigation service provider(s) shall provide their statutory accounts, schedules of charges and changes, if any, to the information provided in their original application, or other data to the (Authority), as it may be prescribed by the (Authority).

7.1.4 Airport(s) and air navigation services provider(s) shall adhere to the ICAO Doc 9082 principles and procedures of non-discrimination, cost-relatedness, transparency and consultation with users in the application of charges and fees.

7.1.5 Airport(s) and air navigation services provider(s) shall provide information on the allocation of the costs for service provision and justification of the calculation of charges to the (Authority).

7.1.6 Airport(s) and air navigation services provider(s) shall adhere to the policies, principles and guidelines contained in ICAO's documents, Doc 9626 (Manual on the Regulation of International Air Transport) Doc. 9587 (Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport) , Doc. 8632 (ICAO's Policies on Taxation in the Field of International Air Transport), Doc 9980 (Manual on Privatization in the Provision of Airports and Air Navigation Services), Doc.9082 (ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services), Doc.9562 (Airport Economic Manual) and Doc.9161 (Manual on Air Navigation Services Economics) or any amendment thereto.

7.1.7 Airport(s) and air navigation services provider(s) shall submit to the (Authority) a (5-year) business plan, or as may be determined by the Authority.

7.1.8 Airport(s) and air navigation services provider(s) shall submit financial returns annually in a format as may be prescribed by the (Authority).

7.1.9 The financial returns shall include, but not limited to income and expenditure statement, profit and loss statement, statement of financial position, cash flow statement, insurance policy and evidence of payment of premiums, and other returns that may be required by the (Authority).

8: STATISTICS

8.1 This (section) establishes the modalities for collecting air transport data from airlines, airports, air navigation services providers and other civil aviation operators in [State].

8.1.1 The provisions of this section apply to:

- a) airlines under national laws of [State];
- b) foreign airlines operating in [State] in accordance with air services agreements concluded between [State] and other States;
- c) entities responsible for managing airports;
- d) Air Navigation Services Providers (ANSPs);
- e) Ground Handling Companies (GHC);
- f) Aeronautical Training Center;
- g) Aircraft Maintenance Organizations (AMO);
- h) any other civil aviation service provider/operator.

8.1.2 The collection of statistical data relates to the activity carried out by each operator referred to in paragraph 8.1.1 and may include part or all of the following data:

- a) Aircraft movement, Passenger, Cargo and Mail carried by airlines;
- b) Flying equipment, capacity and its registration;
- c) Staff (administrative, technical);
- d) Route structure;
- e) Traffic by stage and by nature (scheduled and non-scheduled);
- f) Inbound and outbound airport traffic;
- g) Reporting and notification of aircraft accidents and incidents;
- h) Operational information;
- i) Other activities relating to civil aviation.

8.1.3 Airlines, Airports, ANSPs and other service providers shall submit to the (Authority) statistical data of their operations in the format prescribed by the (Authority).

8.1.4 Airlines, Airports, ANSPs and other service providers shall grant the (Authority) access to information, documents and premises for the purpose of performing its functions.

8.1.5 The holder of a License, Permit, or Certificate in 8.1.3 above shall not make any fraudulent or intentionally false declaration to the (Authority).

NOTE:

A) For the purposes of collecting this statistical data, which will be treated as confidential and used solely for regulatory oversight and statistical analysis related to civil aviation, the submission of data in the following ICAO forms as may be prescribed by the (Authority):

ICAO - Statistical Air Transport Reporting Forms

Form A	Traffic - Commercial Air Carriers
Form A-S	Traffic - Commercial Air Carriers
Form B	On-flight Origin and Destination
Form C	Traffic by Flight Stage
Form D	Fleet and Personnel - Commercial Air Carriers
Form EF	Financial Data - Commercial Air Carriers
Form H	Civil Aircraft on Register
Form I	Airport Traffic
Form I-S	Airport Traffic - Filing Requirements
Form J	Airport Financial Data
Form K	Air Navigation Services Financial Data
Form L	En-route Services Traffic Statistics
Form M	Fuel Consumption and Traffic
Form N	Aviation Personnel, Licensing and Training

9: AVIATION INSURANCE

9.1 This (section) prescribes the type of insurance cover to be maintained by all aviation service providers.

9.1.2 No person may operate any aircraft in public air transport category without adequate and valid insurance.

9.1.3 Aerodrome, air navigation, aeronautical meteorology services, ground handling and other allied aviation service providers shall not operate without maintaining adequate and valid insurance.

9.1.4 Any person having a duty to maintain adequate insurance shall submit to the (Authority) copies of valid insurance certificates, evidence of payment of premium and policy documents as specified by the (Authority).

9.1.5 All airlines, aerodrome operators, air navigation services, aeronautical meteorology services, ground handling services and other allied service providers shall ensure payment of premium as and when due and submit evidence of payment to the Authority.

9.1.6 Airlines shall include in their tickets a statement to the effect that liability arising from death and bodily injury to passengers in the course of carriage by air within or from [State] shall be governed by the provisions of the (Laws, Regulations) in force.

9.1.7 The minimum third-party liability insurance limit for aircraft engaged in commercial operations in within a state shall be in relation to the Maximum Take-Off Weight (MTOW) of an aircraft as indicated in the table below:

FIXED WING AIRCRAFT

Category A/C	MTOW (kg)	Minimum Third Party Liability Limit (US\$)
1	Up to 499	375,000
2	500 - 999	750,000
3	1,000 - 2,699	1,500,000
4	2,700 - 5,999	3,500,000
5	6,000 - 11,999	9,000,000
6	12,000 - 24,999	40,000,000
7	25,000 - 49,999	75,000,000
8	50,000 - 199,999	150,000,000
9	200,000 - 499,999	250,000,000
10	500,000 plus	350,000,000

AIRCRAFT - ROTARY WINGS

Category A/C	MTOW (kg)	Minimum Third Party Liability Limit (US\$)
1	Up to 499	375,000
2	500 - 999	750,000
3	1,000 - 2,699	1,500,000
4	2,700 - 5,999	3,500,000
5	6,000 - 11,999	9,000,000
6	12,000 - 24,999	40,000,000
7	25,000 - 49,999	75,000,000

9.1.8 The minimum insurance cover for aircraft engaged in the carriage of passengers, mail and cargo in [State] shall be in relation to the aircraft available capacity.

9.1.9 The limits of liability for death or bodily injury of passenger, destruction, loss or delay of baggage and cargo for domestic and international operations shall be as prescribed by the [State] (Civil Aviation Act, Laws or Regulations) thereunder.

9.1.10 The minimum insurable cover for aerodromes, air navigation, aeronautical meteorology services, ground handling and other allied aviation services shall be prescribed by the (Authority). The insurable sum shall cover the following areas:

- a) Airside and landside;
- b) Bodily injury;
- c) Property damage or loss;
- d) Hijacks and Hostage-taking;
- e) War Risks.

9.1.11 Operators of the following aviation services shall maintain minimum insurance cover for their operations as prescribed by the (Authority).

- a) Aerodrome;
- b) Air Navigation Services;
- c) Aeronautical Meteorology;
- d) Aviation Fuel Supplier;
- e) Ground Handling and other allied services.

9.1.12 Each air transport service provider shall at all times maintain an insurance cover as required by the laws of [State], including but not limited to third-party liability, and shall visibly display the insurance schedule or certificate at a reception visited by or accessible to consumers.

9.1.13 Where demanded by authorized officials inspecting the airline under Article 19 of the Regulations on the Powers, Functions and Operations of the Executing Agency of the YD, the air transport service provider shall demonstrate compliance with this provision by providing the officials with a deposit of an insurance certificate or other evidence of a valid insurance from a recognized third-party insurance company.

10: CONSUMER PROTECTION

10.1 Applicability

10.1.1 This (section) prescribes rights of consumers of air transport services and lays down responsibilities of air transport undertakings. It shall apply to passengers having tickets issued under a frequent flyer programme, other commercial arrangement or programme by an airline or tour operator.

10.1.2 This Regulation shall not apply to passengers travelling:

- a. free of charge;
- b. at a reduced fare not available directly or indirectly to the public.

10.2 Prohibitions: Unfair and Deceptive Practices

10.2.1 Misleading advertising:

The (Authority) shall deem as misleading for airlines of scheduled air transportation and travel agency, to increase the price of air transportation services, to a consumer, including but not limited to an increase in the price of the seat, for the carriage of passenger, baggage, fuel surcharge, after the air transportation services has been purchased by the consumer. A purchase is deemed to have occurred when the full amount agreed upon has been paid by the consumer.

10.2.2 Airlines or travel agents shall not charge or collect additional fare (whether commissions, brokerage fees, administrative charges, or any other fees) from passengers when the fare was not expressly advertised, displayed in the marketing material or expressly communicated to the consumer at the initial inquiry displayed.

10.2.3 Airline, or travel agent shall disclose, verbally or in written communication, prior to the purchase of a ticket the following:

(i) the name of the air carrier providing the air transportation; and

(ii) if the flight has more than one flight segment, the name of each air carrier providing the air transportation for each such flight segment.

10.2.4 Persistent boarding denials.

Airlines shall not persistently deny boarding to passengers involuntarily, without requesting for volunteers or upon such request fails to allow a (reasonable time) for passengers to volunteer, or persistently fails to pay the accepted amount of compensation.

10.2.5 Persistent abuse of free-seating policy.

Airlines shall not persistently deny checked-in passengers their right to sit on the seat classes they have paid for and/or have been assigned to them at check-in as a result of the imposition of a free seating policy.

10.2.6 Chronically delayed flights.

An airline flight operated at least (30 times) in a calendar quarter, shall not arrive more than (15 minutes) late, or cancelled more than (50 percent) of the time during that quarter or as prescribed by the Authority.

10.2.3 Airline, or travel agent shall disclose, verbally or in written communication, prior to the purchase of a ticket the following:

(i) the name of the air carrier providing the air transportation; and

(ii) if the flight has more than one flight segment, the name of each air carrier providing the air transportation for each such flight segment.

10.2.4 Persistent boarding denials.

Airlines shall not persistently deny boarding to passengers involuntarily, without requesting for volunteers or upon such request fails to allow a (reasonable time) for passengers to volunteer, or persistently fails to pay the accepted amount of compensation.

10.2.5 Persistent abuse of free-seating policy.

Airlines shall not persistently deny checked-in passengers their right to sit on the seat classes they have paid for and/or have been assigned to them at check-in as a result of the imposition of a free seating policy.

10.2.6 Chronically delayed flights.

An airline flight operated at least (30 times) in a calendar quarter, shall not arrive more than (15 minutes) late, or cancelled more than (50 percent) of the time during that quarter or as prescribed by the Authority.

NOTE:

The (Authority) may:

i) on its own initiative or upon the receipt of a complaint, and if it considers it to be in the public interest, investigate and decide whether an airline or ticket agent has or is engaged in an unfair or deceptive practice in air transportation.

ii) serve (sufficient) notice to the airline or ticket agent and afford it a fair opportunity to be heard.

iii) upon establishing that an airline or ticket agent is engaged in an unfair or deceptive practice, order that airline or ticket agent to cease the practice or method.

10.3 Non-Discrimination

10.4.1 Airlines shall not discriminate on grounds of nationality, race, gender, age, colour, creed, physical ability, and physical stature in the provision of air transportation services.

10.4 Means of Communication

10.5.1 Airlines, tour operators, consolidators and travel agents shall be obliged at all times to obtain and hold a telephone number and/or email address of the passenger or, in the case of a group, the group leader or the person responsible for arranging the booking or for payment of the booking, and where more than one mode of communication is offered, obtain from the person concerned the preferred mode of communication in case of emergencies.

(a) Subject to the applicable data protection rules applicable, the contact details obtained shall only be used to contact the person on record to re-arrange a flight, inform him of any possible delay or arrange for alternative means of transport or pass any essential information relevant to the flight in question.

(b) Where a passenger is unable to offer either a telephone number or an email address for any destination, the airline shall inform him of a telephone number at which the local office at the destination in question may be reached, opening hours and in which language he can contact the local office. Where such information is available on the website of the airline, it shall suffice that a reference to the website is clearly made at the customer service point. In applying this provision, the airline shall make available at least one official language.

(c) The airline and/or the air transport service provider shall ensure that they utilize the preferred mode of contact of each passenger in cases involving anticipated cancellations, overbooking, or delays. Where the notice is made less than 12 hours of the departure of the flight, unless the passenger has confirmed that he/she is able to retrieve his/her emails on a mobile device, such notice shall be communicated by phone or Short Messaging System (SMS).

NOTE:

The burden of proof rests with the air transport service provider in question as to whether the preferred details of a passenger was obtained when it was used to contact the passenger or whether alternative means of communication has been furnished and under what circumstances.

10.5 Information to the Consumers

10.5.1 The Airline, travel agent, and ground handling agent shall at the time of purchase of the ticket or at the check-in counter inform the passenger in one official language the following:

a) the obligation to supply a means of communication for emergencies;

b) any planned cancellations or long-term delays anticipated at least (12 hours) before the scheduled flight;

c) the airline's obligations to provide alternative solutions and compensation in case of denied boarding, free seating, flight cancellation, delayed flight;

d) right to request for documents, policies procedures on insurance, compensation, assistance, and complaints procedures in line with this Regulation;

e) appropriate alternative means of communication as an illiterate, persons with reduced mobility; and

f) any other information that may demand by the (Authority) to be displayed to the passenger.

10.5.2 Air transport service providers shall visibly display information on their premises, on their websites and relevant other marketing materials stating the rights of the consumer in relation to specific services provided.

10.5.3 Information displayed shall include:

a) mission of the service provider with specific regard to customer service;

b) right of the client to specific information regarding the services provided;

c) right to complain against the service provider in case of its failure to meet the minimum service standard;

d) complaints procedures indicating the agency to whom the complaint may be submitted; and

e) right to specific redress including but not limited to compensation as prescribed in this Regulation.

10.6 Complaints Procedures

10.7.1 Air transport service providers shall

- i) establish a consumer protection desk or
- ii) contact person at every airport it operates for the purpose of receiving, resolving and channeling consumer complaints to their head offices, as well as liaising with the aeronautical authorities, where necessary.

10.7 Overbooking

10.7.1 An airline shall, in overbooking a flight take all necessary measures to limit negative effect on passengers including, but not limited to, offering passengers online boarding facilities.

(a) upon utilizing pre-boarding facilities an airline reasonably expects to deny boarding on a flight, it shall, where such can be established in excess of (six hours) before the flight, contact passengers by phone, SMS or email.

(b) where a passenger accepts email in emergency communication, first call for volunteers to surrender their reservations in exchange for benefits under conditions to be agreed between the passenger concerned and the airline shall not be lower than the compensation scheme applicable under this Regulations.

(c) airlines shall, in this regard offer priority to passengers travelling furthest from the departing airport.

10.7.2 In the event of the airline having to deny boarding at check-in or during boarding on the day of the flight, the airline shall request for volunteers subject to such volunteers being informed of their rights to compensation as applicable under this Regulation. If an insufficient number of volunteers come forward, the airline may then deny boarding to passengers against their will subject to the following conditions:

a) that the smallest practicable number of persons holding confirmed reserved space on that flight are denied boarding involuntarily; and

b) that passengers are compensated in accordance with its compensation scheme which shall not be lower than the compensation scheme applicable under this Regulation.

10.8 Delay

10.9.1 When an airline reasonably expects a flight to be delayed beyond its scheduled time of departure:

a) between (two) and (four) hours the airline shall:

(i) inform the passengers every (45 minutes) of the earliest time they will be expecting to depart, the specific reasons for the delay and, where the flight is supposed to last for less than (3 hours) their right to reschedule their flight without incurring any penalties and travel within an (agreed period) on the same route on a flight operated by the same airline;

(ii) provide (refreshments);

(iii) provide (two) telephone calls, SMS or e-mails; and

(iv) cause an announcement to be made at their airport of arrival of the new estimated time of arrival.

b) for (four hours) or more, the airline shall:

(i) inform the passengers every (45 minutes) of the earliest time they will be expecting to depart, the specific reasons for the delay and, where the flight is supposed to last for less than (2 hours), their right to reschedule the flight without incurring any penalties and travel within an agreed period on the same route on a flight operated by the same airline;

(ii) provide refreshments;

(iii) provide a meal;

(iv) provide hotel accommodation;

(v) provide (two) telephone calls, SMS or e-mails;

(vi) supply transport between the airport and place of accommodation (hotel or other accommodation); and

(vii) cause an announcement to be made at their airport of arrival of the new estimated time of arrival.

c) when the reasonably expected time of departure is at least (six hours) after the time of departure previously announced, the airline shall:

(i) inform the passengers of their right to immediate reimbursement of the full cost of the ticket at the price at which it was bought, for the part or parts of the journey not made if the flight is no longer serving any purpose in relation to the passenger's original travel plan, and where applicable, a return flight to the first point of departure, at the earliest opportunity;

(ii) re-route the passenger, under comparable transport conditions, to their final destination at the earliest opportunity; or

(iii) re-route the passenger, under comparable transport conditions, to their final destination at a later date at the passenger's convenience, subject to availability of seats.

d) in applying this provision, the following additional terms shall apply when arrangements are made under paragraphs a) – c) above:

(i) In instances where a passenger opts to reschedule a flight under sub- paragraphs a (i) or b (i) of this provision, the airline shall assure itself of the availability of seats on the flight the passenger is requesting;

(ii) when an airline offers a passenger a flight to an airport alternative to that for which the booking was made, the operating air carrier shall bear the cost of transferring the passenger from that alternative airport either to that for which the booking was made, or to another close-by destination agreed with the passenger; and

(iii) the airline shall, at all times, prioritize the needs of persons with reduced mobility and any persons accompanying them, as well as to the needs of unaccompanied minors.

10.9 Cancellation of Flight

10.9.1 In case of cancellation of a flight:

a) where the decision to cancel the flight is taken less than 24 hours before the scheduled departure of the flight in question and the passengers at the airport, or where the passenger on a connecting flight may have begun the earlier part of his/her flight before the decision to cancel the flight and may only know of the cancellation on arrival at the airport, the airline shall:

(i) inform the passengers of the specific reasons for the cancellation of their flights and rights under this provision including but not limited to:

(ii) rights to cancel their booking in accordance;

(iii) rights to be re-routed or offered an alternative means of transport, where convenient to the passenger in question;

(iv) rights to compensation;

(v) offer refreshments; and

(vi) rights to (two) telephone calls, SMS or e-mails.

b) where the decision to cancel is taken at least (24 hours) before the flight, the airline shall immediately contact passengers affected by the decision, offer them the option not to travel to the airport if they have not already set off, and advise them of their rights under this provision including but not limited to :

(i) rights to cancel their booking;

(ii) rights to be re-routed or offered an alternative means of transport, where convenient to the passenger in question; and

(iii) rights to compensation.

10.9.2 When passengers are informed of the cancellation, an explanation shall be provided by the airline regarding possible alternative transport which may include but not be limited to travel on the same airline but on a different date or time whether or not from the same airport, travel on another airline from the same airport on a different date or time whether or not from the same airport, travel on another mode of transport, where reasonable and convenient to the passenger.

10.9.3 Passengers shall have the right to compensation by the airline for a cancelled flight unless:

a) they are informed of the cancellation between (two weeks) and (seven) days before the scheduled time of departure and are offered re-routing, allowing them to depart no more than (two hours) before the scheduled time of departure and to reach their final destination less than (four hours) after the scheduled time of arrival; or

b) they are informed of the cancellation less than (seven days) before the scheduled time of departure and are offered re-routing, allowing them to depart no more than (one hour) before the scheduled time of departure and to reach their final destination less than (two hours) after the scheduled time of arrival.

10.9.4 An airline shall not be obliged to pay compensation in accordance with this Regulation, if it can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken.

NOTE:

The burden of proof concerning the questions as to whether and when the passenger was informed of the cancellation of the flight or the alleged extraordinary circumstances shall rest upon the airline.

10.10 Downgrading

10.10.1 If an airline places a passenger in a class lower than that for which the ticket was purchased, including but not limited to operating a free seating policy, it shall within seven days reimburse:

a) (25%) of the price of the ticket for all flights of (3 hours) duration or less ; or

b) (50%) of the price of the ticket for all flights of more than (3 or more) hours duration.

10.10.2 If an airline places a passenger in a class higher than that for which the ticket was purchased, it shall not be entitled to any supplementary payment.

10.11 Travel Agents and Package Tour Operators

10.11.1 Travel agent and or tour operator, in a contract that involves air travel provided by an airline as well as other services including but not limited to accommodation and other tourist services, shall:

a) provide the consumer, in writing or any other appropriate form, before the contract is concluded, with general information on passport, visa requirements applicable to nationals of the State concerned and on the periods for obtaining them, as well as with information on the health formalities required for the journey and the stay;

b) provide the consumer, in writing or any other appropriate form, with the following information in good time before the start of the journey:

(i) the times and places of intermediate stops and transport connections as well as details of the place to be occupied by the consumer;

(ii) the name, address and telephone number of the organizer's and/or its local representative or, failing that, of local agencies on whose assistance a consumer in difficulty could call;

(iii) where no such representatives or agencies exist, the consumer shall in any case be provided with an emergency telephone number or any other information that will enable him to contact the agent or the airline, as the case may be;

(iv) in the case of journeys or stays abroad by minors, information enabling direct contact to be established with the minor or guardian at the minor's place of stay;

(v) information on the optional conclusion of an insurance policy to cover the cost of cancellation by the consumer or the cost of assistance, including repatriation, in the event of accident or illness; and

(vi) where the consumer is prevented from proceeding with the package, he may transfer his booking, having first given the organizer or the retailer reasonable notice of his intention before departure, to a person who satisfies all the conditions applicable to the package. The transferor of the package and the transferee shall be jointly and severally liable to the organizer or retailer party to the contract for payment of the balance due and for any additional costs arising.

10.12 Airport Operators

10.13.1 An airport operator shall provide the following for passengers and all other persons within the airport premises:

- a) visible notices on passengers' rights;
- b) decent and hygienic toilet facilities;

a) reasonable seating space before check-in, after security and passport checks and while waiting for arriving or departing aircraft; and

b) reasonably clean and safe environment.

10.13 Rights to Reimbursement

10.13.1 When reference is made in this Regulation to the rights of the passenger to reimbursement, the reimbursement shall be made within (thirty (30) days) for the full cost of the ticket at the price at which it was purchased for the:

a) part or parts of the journey not made; and

b) part or parts already made if the flight is no longer serving any purpose in relation to the passenger's original travel plan, and where applicable, a return flight to the first point of departure, at the earliest opportunity.

10.13.2 The reimbursement shall be paid in the form in which the ticket or tour package was purchased.

10.14 Re-routing

10.14.1 Where an airline decides to re-route a passenger, the passenger shall be entitled to:

a) reimbursement within (thirty (30) days) of the full cost of the ticket at the price at which it was purchased, for the part or parts of the journey not made, and for the part or parts already made if the flight is no longer serving any purpose in relation to the passenger's original travel plan, where applicable; (and/or)

b) a return flight to the first point of departure, at the earliest opportunity and accommodation.

10.14.2 Either re-routing, under comparable transport conditions, to their final destination at the earliest opportunity and accommodated; or at a later date at the passenger's convenience, subject to availability of seats. Where a town, city or region is served by several airports, and an airline offers a passenger a flight to an airport alternative to that for which the booking was made, the airline shall bear the cost of transferring the passenger from that alternative airport either to that for which the booking was made, or to another close-by destination agreed with the passenger.

10.15 Right to Compensation

10.15.1 Where reference is made to this Regulation to the passenger's right to compensation, other than compensation pursuant to the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (Warsaw Convention) or The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air done at Montreal on 28 May 1999 (Montreal Convention) as applicable in the State passengers shall have a right to receive compensation amounting to:

a) (xxx) for all flights with an estimated duration of (xx minutes/hours) or less for the entire flight;

b) (xxx) for all flights with an estimated duration between (xx minutes/hours) and (xx minutes/hours) for the entire flight; and

(xxxx) for all flights with an estimated duration of more than (xx minutes/hours) for the entire flight.

10.15.2 In determining the duration of the flight, the basis shall be the last destination at which the denial of boarding or cancellation will delay the passenger's arrival after the scheduled time and shall include all scheduled stopover, transit or any other scheduled break in the flight.

10.15.3 When passengers are offered re-routing to their final destination on an alternative flight pursuant to this Regulation, the airline may reduce the compensation provided for in paragraph 10.15.1 by (50%) provided the arrival time does not exceed the scheduled arrival time of the flight originally booked:

a) by (xxx hours), in respect of all flights of (xx hours) duration or less; or

b) by (xxx hours) in respect of flights lasting between (xx and xx hours); or by (xxxx hours), in respect of all flights in excess of (xx hours).

10.15.4 The compensation shall be paid in the form in which the ticket or tour package was purchased.

10.16 Baggage Delay, Destruction, Loss or Damage

10.16.1 In case of baggage delay, destruction, loss or damage, unless the airline took all reasonable measures to avoid the damage or it was impossible to take such measures, the airline liability is limited to [amount in local currency].

10.16.2 In the case of checked baggage, the airline is liable even if not at fault, unless the baggage was defective. In the case of unchecked baggage, the airline is liable only if at fault.

10.16.3 A passenger can benefit from a higher liability limit if a special declaration is made at the latest at check-in and a supplementary fee is has been paid.

10.16.4 If the baggage is delayed, destroyed, lost or damaged the passenger must write and complain to the airline as soon as possible. In the case of damage to checked baggage, the passenger must write and complain within [xx days], and in the case of delay within [xx days], in both cases from the date on which the baggage was placed at the passenger's disposal.

10.16.5 If the airline actually performing the flight is not the same as the contracting airline, the passenger has the right to address a complaint or to make a claim against either. The contracting airline is the airline whose name is indicated on the ticket.

NOTE:

1. Consumer Complaints Administrative Procedures

A.(i) The (Authority) will appoint a consumer protection officer at each airport to whom complaints may be addressed.

(ii)A complaint may be made to the (Authority) against a service provider in relation to the breach of this Regulation by filling and submitting a complaint form, after the consumer must have notified the service provider in question of such a breach and the complaint remains unresolved.

B.(i) A complaint may be made in writing or as prescribed by the (Authority).

(ii) Every complaint shall be accompanied by:

a) a copy of the airline ticket;

b) a copy of the letter to the air service provider in question stating a claim for breach of the regulations or any evidence of the complaint;

c) any response or responses or correspondence thereto; and

d) any other relevant document(s).

(iii) Where a complaint has been made in a representative capacity, the representative shall provide the complainant's written authority to act on his behalf.

(iv) Complainants can present a class action before the Authority.

2. Investigation

A.The (Authority) will carry out an investigation on the substance of the complaint and the response of the service provider after the receipt thereof.

B. Service providers, their employees or agents shall not obstruct or prevent the designated officers from carrying out investigations or withhold any information requested and relating to any violation of this Regulation.

C. The designated officer shall amongst other things:

(i) notify the Respondent that a request has been lodged;

(ii) require the Respondent to respond to the complaint within (7 days); and

(iii) require the Respondent to describe the procedures taken to resolve thematter.

3. Determination of Complaints

A. Upon each investigation, an assessment report will be produced with its recommendations therein.

B. Upon consideration of the assessment report, the nature of the conduct alleged against the Respondent, the extent of the claim by the complainant, public interest and other relevant factors, the (Authority) will make a determination in one of the following respects:

(i) the complaint lacks merit pursuant to which the complaint will be deemed dismissed;

(ii) the complaint is of such a nature as to advise the parties to resolve the dispute through alternative dispute resolution; and

(iii) the complaint is of such a nature as to be subjected to the administrative hearing procedure in accordance with applicable regulations of the relevant body conducting the investigations.

A. The (Authority) will give notice of its determination to the interested parties within (fourteen (14) days).

10.17 Penalty

10.17.1 Service providers that violate any provision of this Regulation shall be liable to penalties imposed by the Authority.

10.15.2 In determining the duration of the flight, the basis shall be the last destination at which the denial of boarding or cancellation will delay the passenger's arrival after the scheduled time and shall include all scheduled stopover, transit or any other scheduled break in the flight.

10.15.3 When passengers are offered re-routing to their final destination on an alternative flight pursuant to this Regulation, the airline may reduce the compensation provided for in paragraph 10.15.1 by (50%) provided the arrival time does not exceed the scheduled arrival time of the flight originally booked:

a) by (xxx hours), in respect of all flights of (xx hours) duration or less; or

b) by (xxx hours) in respect of flights lasting between (xx and xx hours); or by (xxxx hours), in respect of all flights in excess of (xx hours).

10.15.4 The compensation shall be paid in the form in which the ticket or tour package was purchased.

10.16 Baggage Delay, Destruction, Loss or Damage

10.16.1 In case of baggage delay, destruction, loss or damage, unless the airline took all reasonable measures to avoid the damage or it was impossible to take such measures, the airline liability is limited to [amount in local currency].

10.16.2 In the case of checked baggage, the airline is liable even if not at fault, unless the baggage was defective. In the case of unchecked baggage, the airline is liable only if at fault.

10.16.3 A passenger can benefit from a higher liability limit if a special declaration is made at the latest at check-in and a supplementary fee is has been paid.

10.16.4 If the baggage is delayed, destroyed, lost or damaged the passenger must write and complain to the airline as soon as possible. In the case of damage to checked baggage, the passenger must write and complain within [xx days], and in the case of delay within [xx days], in both cases from the date on which the baggage was placed at the passenger's disposal.

10.16.5 If the airline actually performing the flight is not the same as the contracting airline, the passenger has the right to address a complaint or to make a claim against either. The contracting airline is the airline whose name is indicated on the ticket.

NOTE:

1. Consumer Complaints Administrative Procedures

A.(i) The (Authority) will appoint a consumer protection officer at each airport to whom complaints may be addressed.

(ii) A complaint may be made to the (Authority) against a service provider in relation to the breach of this Regulation by filling and submitting a complaint form, after the consumer must have notified the service provider in question of such a breach and the complaint remains unresolved.

B.(i) A complaint may be made in writing or as prescribed by the (Authority).

(ii) Every complaint shall be accompanied by:

a) a copy of the airline ticket;

b) a copy of the letter to the air service provider in question stating a claim for breach of the regulations or any evidence of the complaint;

c) any response or responses or correspondence thereto; and

d) any other relevant document(s).

(iii) Where a complaint has been made in a representative capacity, the representative shall provide the complainant's written authority to act on his behalf.

(iv) Complainants can present a class action before the Authority.

2. Investigation

A. The (Authority) will carry out an investigation on the substance of the complaint and the response of the service provider after the receipt thereof.

B. Service providers, their employees or agents shall not obstruct or prevent the designated officers from carrying out investigations or withhold any information requested and relating to any violation of this Regulation.

C. The designated officer shall amongst other things:

(i) notify the Respondent that a request has been lodged;

(ii) require the Respondent to respond to the complaint within (7 days); and

(iii) require the Respondent to describe the procedures taken to resolve the matter.

3. Determination of Complaints

A. Upon each investigation, an assessment report will be produced with its recommendations therein.

B. Upon consideration of the assessment report, the nature of the conduct alleged against the Respondent, the extent of the claim by the complainant, public interest and other relevant factors, the (Authority) will make a determination in one of the following respects:

(i) the complaint lacks merit pursuant to which the complaint will be deemed dismissed;

(ii) the complaint is of such a nature as to advise the parties to resolve the dispute through alternative dispute resolution; and

(iii) the complaint is of such a nature as to be subjected to the administrative hearing procedure in accordance with applicable regulations of the relevant body conducting the investigations.

A. The (Authority) will give notice of its determination to the interested parties within (fourteen (14) days).

10.17 Penalty

10.17.1 Service providers that violate any provision of this Regulation shall be liable to penalties imposed by the Authority.

NOTE:

A. The penalties imposed will be dissuasive, proportionate to both the gravity of the case, and the economic capacity of the service provider concerned. The defaulter's compliance record shall also be taken into consideration.

B. The (Authority) will draft a schedule of penalties to be imposed for breach of provisions of this Regulation.

11: ANTI-COMPETITIVE RULES

11.1 Applicability

11.1.1 These anti-competition rules shall apply to entities operating within the aviation sector, including but not limited to airlines, airports, and any other entities engaged in activities related to air transportation in or out of [State].

11.2 Anti-Competitive and Antitrust Practices

11.2.1 Restrictive Agreements

- a) Aviation entities, associations of aviation entities, shall not enter into any agreement to prevent, distort, or reduce competition in the provision of aviation related services.
- b) Such agreements are as prescribed by the Authority.

NOTE:

A. Such Agreements, decisions, and concerted practices referred to in 11.2 are Agreements between

- i) Parties in a horizontal relationship, involving aviation entities trading in competition.
- ii) Parties in a vertical relationship, comprising an aviation entity and its suppliers or customers or both.

B. Without prejudice to the foregoing, it specifically applies to any agreement, decision or concerted practice that:

- i) directly or indirectly threatens, promises or through any other means, attempt to influence or conspire to influence upward or discourage the reduction of the price at which any other undertaking supplies, offers to supply or advertises any goods or services.

ii) refuse to supply goods or services to or otherwise discriminate against any undertaking because of the pricing policy of that undertaking.

iii) divides aviation markets by allocating customers, suppliers, areas, or specific types of aviation goods or services.

iv) involves collusive or coordination tendering within the aviation industry.

v) involves a practice of minimum resale price maintenance specifically related to aviation products or services.

vi) limits or controls production, market outlets or access, technical development, or investment in the aviation sector.

vii) applies dissimilar conditions to equivalent transactions with other aviation trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage.

viii) involves the acquisition of another aviation entity or directly or indirectly control the whole or over part of the business of another undertaking by way of acquisition of either shares or assets in an anti-competitive manner.

ix) involves an anti-competitive joint venture or alliance with another undertaking or is the product of an understanding to create an anti-competitive joint venture between two or more undertakings.

x) makes the conclusion of contracts related to aviation, subject to acceptance by other parties of supplementary conditions that, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of the aviation agreement.

11.3 Dominant Market Position

11.3.1 An aviation entity holding a dominant market position shall not engage in practices, actions or strategies that unfairly impedes competition, exploit customers, or harm consumers as prescribed by the Authority.

NOTE:

A. An aviation entity is deemed to have a dominant market position when such an entity;

- i) controls (45 percent) of the aviation market.
- ii) Provides or otherwise controls a minimum of (40 percent) of aviation services rendered in the aviation market.
- iii) commands at least (45 percent) of the total revenue generated in the aviation market.
- iv) operates or controls at least (40 percent) of the major air routes within a specified region.
- v) owns or manages an aircraft fleet constituting at least (40 percent) of the total fleet size in the aviation sector.
- vi) participates in or leads collaborations, alliances, or joint ventures that represent at least (40 percent) of such partnerships within the aviation industry.
- vii) operates in or has a significant impact on at least (40 percent) of the international aviation market

11.3.2. An aviation entity with a dominant market position shall not engage in any or all of the acts as prescribed by the Authority.

NOTE:

B. An aviation entity is deemed to abuse its dominant market position when such an entity:

- i) charge unreasonably high prices for airfares beyond what is considered fair and competitive, leading to consumer detriment.
- ii) applies dissimilar conditions to similar transactions with other trading parties, thereby placing them or resulting in other airlines being placed at a competitive disadvantage on price charged, any discount, allowance or rebate, provision of and payment for services.
- iii) Unjustly deny competitors access to essential facilities, such as airport infrastructure or air traffic control services, hindering fair competition.
- iv) Implement predatory pricing strategies in specific route markets to eliminate or weaken competitors, with the intention of increasing prices once competitors are marginalized.
- v) Engage in exclusive dealing agreements with airports that restrict competitors' access to key facilities, limiting competition within the aviation market.
- vi) Restrict customers to purchase one type of airline service as a condition for obtaining another unrelated service, restricting consumer choice and competition.

vii) Charge discriminatory fees to airlines for airport, air navigation and ground handling services without a valid economic justification, leading to unfair competition among airlines.

viii) Engage in practices that exclude or disadvantage competitors within airline alliances, excessive capacity, hindering fair competition in the aviation market.

ix) Impose unfair contractual conditions in code-sharing agreements in an anti-competitive manner and limit options available to consumers.

x) Exert undue influence or control over airport slot allocation, disadvantaging competitors and restricting their ability to operate effectively.

xi) Exploit control over essential aviation infrastructure, such as air navigation services, to the detriment of competitors and the aviation industry.

xii) Make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties, of supplementary obligations, which by their nature or according to commercial usage have no connection with the subject of such contracts.

11.3.4 The Authority may take such action against any aviation entity in violation of the above provisions as it deems necessary in any of the manner prescribed by the (Authority).

11.4 Merger and Acquisition

11.4.1 No aviation entity shall engage in mergers, acquisitions, or similar transactions that result in the consolidation of operations, assets, or significant market shares without obtaining prior approval from the Authority or relevant body responsible for competition or consumer matters.

NOTE:

A. A merger occurs when an entity directly or indirectly acquires or establish direct or indirect control over the whole or part of the business of another entity.

B. Acts which constitute a merger transaction contemplated in the foregoing section are:

i) When one airline acquires another, leading to the consolidation of their operations and resources.

ii) When two or more airlines collaborate closely in a specific venture, such as sharing routes, code sharing, or combining certain operational aspects.

iii) The acquisition of significant aviation assets, such as aircraft fleets, airport facilities, or route networks, by one airline from another.

iv) the merger of companies providing aviation-related services, such as ground handling, catering, or maintenance to form a single entity.

v) The combination of regional or smaller airlines to form a larger, more integrated entity.

vi) The merger of two or more airlines within the same alliance for increased efficiency and competitiveness.

vii) The integration of companies operating at different stages of the aviation supply chain, such as an airline merging with an aircraft manufacturer or maintenance service provider.

11.4.2 The parties to a proposed merger transaction shall not take any steps to implement the merger either prior to, or after notification until it has been approved by the Authority or otherwise permitted to do so as prescribed by the Authority or relevant body responsible for competition or consumer matters.

11.4.3 Where a merger is proposed, each of the aviation entity involved shall notify the Authority of the proposal in writing as prescribed by the Authority or relevant body responsible for competition or consumer matters.

NOTE:

A. Notification to the (Authority)

i) A detailed proposal outlining the nature, purpose, and scope of the merger, including the entities involved and the expected outcomes.

ii) Comprehensive financial statements for all entities involved in the merger, including income statements, balance sheets, and cash flow statements.

iii) An analysis of the potential impact of the merger on the relevant aviation market, including changes in market concentration, competition, and pricing.

iv) Detailed information on how the proposed merger will affect the operational aspects of the entities involved, such as route networks, aircraft fleets, and workforce.

v) Detailed justification for the merger, expected benefits in terms of efficiency, service quality, and innovation.

vi) An assessment of how the merger will impact customers, including potential changes to services, pricing, and overall customer experience.

vii) Evidence of compliance with all relevant aviation regulations, antitrust laws, and competition policies.

viii) A comprehensive analysis of the merger's impact on competition, including any potential anti-competitive effects and proposed remedies.

ix) Identification and asset of potential risks associated with the merger, including financial and operational risks.

x) An analysis of the impact on employees, including any potential job losses, changes in employment terms, and measures to mitigate against such impact.

xi) Evidence to demonstrate that the merger complies with all legal and contractual obligations, including existing agreements with suppliers, customers, and regulatory bodies

xii) Any information relevant to public interest considerations, such as the national or regional importance of the entities involved in the merger.

B. Review of proposed Merger by the Authority.

The Authority may, within thirty days from the date of receipt of the notification

i) constitute a committee of economic experts or such other persons as deemed necessary for the purpose of the review.

ii) request such further information in writing from any one or more of the undertakings concerned as it determines necessary for the review of the proposed merger.

C. Guidelines for evaluating and approving Mergers and Acquisitions.

The Authority may be guided by certain considerations during the review process as stipulated below:

i) potential impact on market shares of the merging entities and assess the concentration in relevant markets, such as specific routes, services, or regions.

ii) potential impact of the merger on competition, considering factors such as pricing, service quality, and innovation.

(iii) likelihood of new entrants in the market and the potential for existing competitors to expand, ensuring that the merger does not hinder competition.

(iv) Potential efficiencies and synergies resulting from the merger, balancing the benefits against any potential anti-competitive effects.

(v) Impact of the merger on consumer choice, including the availability of services, routes, and pricing options.

(vi) Potential implications for national interests, such as transportation infrastructure, economic development, or national security.

(vii) Potential impact on the workforce, including potential job losses, changes in employment terms, and the overall impact on employees.

(viii) Examine regional development.

(ix) Evaluate the existence of barriers to market entry and whether the merger would enhance or reduce such barriers.

(x) Consider customer feedback and complaints related to the merging entities, assessing the potential impact on consumer welfare.

(xi) Assess the financial viability of the merged entity to ensure that it remains economically stable and capable of providing sustainable services.

(xii) Verify that the merger complies with all relevant aviation regulations, antitrust laws, and competition policies.

D. Upon review of the application of the proposed merger entities, the Authority may:

(i) Approve the implementation of the merger;

(ii) Refuse to approve the implementation of the merger; or

(iii) Approve the implementation of the merger with specified conditions.

E. Upon the determination of the merger, the Authority may within (seven 7) days after its determination, communicate to the proposed merger entities of its approval with such specified conditions attached or refusal as the case may be.

F. Thresholds for Merger Transactions

The Authority in consideration of market share, revenue impact, asset value, geographic scope, number of routes stipulates the threshold criteria for merger transactions as follows:

i) A merger resulting in a combined market share of over (40%) in specific routes or regions.

ii) A merger involving entities with a combined annual revenue exceeding (\$1 billion).

iii) A merger involving the transfer of aviation-related assets valued at over (\$500) million.

iv) A merger involving operations in more than (three) countries.

v) A merger affecting more than (20%) of the total number of routes operated by the merging entities.

11.4.4 An aviation entity shall meet any of the threshold criteria prescribed by the Authority

12: FACILITATION OF AIR TRANSPORT

12.1 Applicability

12.1.1 This (section) shall apply to rules governing the administration, efficient processing and expeditious clearance of passengers, crew, aircraft, baggage, cargo and mail at the airports in accordance with relevant guidelines and Standards and Recommended Practices (SARPs) contained in Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation, and international best practices.

a) Relevant security agencies (customs, narcotic control, State security, etc.) in [State] shall use risk management (including profiling) in the release and clearance of goods at the nation's airports.

b) All airport operators shall put in place efficient and effective flight information and visible directional signages at the airports.

c) All relevant facilitation and security agencies at the airports shall ensure that the time required for the processing of passengers, crew, aircraft, baggage, cargo and mail is kept to the minimum without compromising security.

d) All relevant Government agencies at the airports shall ensure that minimum inconvenience is caused by the application of administrative and control of entry requirements.

e) The (Authority) will foster and promote the exchange of information amongst operators, airports and relevant facilitation and security agencies operating at the airports.

Note 1: Queries in relation to the under listed agencies will be directed as stated below:

a) Border control – the Immigration Services (IS)

b) Public Health – Port Health

c) Customs – Customs Service (CS) and

d) Narcotics – Drug Law Enforcement Agency (DLEA).

Note 2: Any other queries may be directed to relevant facilitation agencies at the airport.

12.2 Approval for entry and departure of aircraft

12.2.1 This (section) shall apply to the approval for entry and departure of aircraft for non-schedule operations.

a) No airport operator shall prevent any aircraft from landing at any international airport for public health reason(s) unless such action is taken in accordance with the International Health Regulations (IHR) 2005 of World Health Organization (WHO).

b) Visas are not required and fees shall not be charged for documentation for any aircraft entering or departing the country except the fees specified by the National laws.

c) Documents for entry and departure of aircraft shall be made in (English).

d) Applications for grant of flight approval shall be made in paper or electronic form in the format prescribed by the (Authority) from time to time.

e) Airlines forwarding their Passenger Manifests to security agencies or other facilitation agencies shall ensure that such manifests are as presented in the format prescribed by the (Authority) from time to time

f) Airlines forwarding their Cargo Manifests and Air Waybills to security agencies or other facilitation agencies shall ensure that such manifests and Air Waybills are as prescribed by the (Authority).

g) Requests for flight approval shall not be made through diplomatic channels except the flight is diplomatic in nature.

h) All requests for flight approval shall contain details as specified by the (Authority) from time to time.

i) All facilitation and security agencies at the airports shall put in place appropriate measures for the efficient approval of aircraft arriving into and departing from all international airports in [State] without compromising security as prescribed by the (Authority).

j) Aircraft operator shall provide supporting documents in respect of application for flight approval as specified by the (Authority) from time to time.

k) The (Authority) will notify all security agencies at the airports of all requests for flight approval for non-scheduled operations received prior to arrival of aircraft.

l) All requests for flights approval shall be in accordance with the procedures specified by the (Authority) including date of arrival and date of departure of flight, and points of entry and departure.

m) Security agencies at the airports shall ensure that departure/arrival formalities for aircraft processing are completed within (60 minutes).

n) Aircraft operators shall include safety performance of ground handling service providers in the choice of how and by whom their ground handling operations should be carried out.

12.3 Clearance for entry and departure of persons

12.3.1 This subpart shall apply to the expeditious clearance of persons entering into and departing from all airports in [State].

12.3.1.1 All airlines and aircraft operators shall ensure that passengers are in possession of documents as specified by [State] Immigration Service before embarkation.

12.3.1.2 All facilitation and security agencies at the airports shall put in place appropriate measures for the efficient clearance of passengers and crew arriving and departing from all international airports in [State] without compromising security.

12.3.1.3 No document other than those specified by the [State] Immigration Service shall be required for the entry into and departure from all international airports in [State].

12.3.1.4 All facilitation and security agencies at the airport shall ensure that passengers are processed for departure within (60 minutes and arrival within 45 minutes).

12.3.1.5 All airport operators shall collaborate with relevant facilitation and security agencies to adopt dual passenger flow channel system based on risk management to process inbound passengers and their baggage.

12.3.1.6 Aircraft operators shall establish a program for the handling of unaccompanied minors travelling under their supervision.

12.4 Clearance for entry and departure of cargo

12.4.1 This (section) shall apply to the expeditious clearance of cargo and other articles entering into and departing from all airports in [State].

12.4.1.1 All airport operators shall put in place modern screening techniques to facilitate the physical examination for goods to be imported or exported.

12.4.1.2 All facilitation and security agencies at the airports shall put in place appropriate measures for the efficient clearance of cargo and other articles arriving into and departing from all international airports in [State] without compromising security.

12.4.1.3 Aircraft operator or its authorized agent shall provide cargo manifests and air waybills in manual or electronic form.

12.4.1.4 Cargo owners shall provide other required documents for clearance of goods as required by the [State].

12.5 Facilities and services for traffic at international airports

12.5.1 Airport operators shall ensure the provision of facilities and services at all international airports for efficient and effective processing of passengers, crew, baggage, cargo, mail and aircraft.

12.5.1.1 Airport operators shall provide adequate facilities for the efficient embarkation and disembarkation of passengers, cargo and mail at all airports in [State].

12.5.1.2 Airport operators in [State] shall provide signage in accordance with guidance contained in the ICAO Doc 9636 (International Signs to Provide Guidance to Persons at Airports and Marine Terminals).

12.5.1.3 Airport operators shall maintain flight information systems at the airports in accordance with ICAO Doc 9249 (Dynamic Flight-Related Public Information Displays).

12.5.1.4 Airport operators shall provide adequate flow channels for expeditious clearance of inbound and outbound passengers, crew and baggage.

12.5.1.5 Airport operators in [State] shall ensure the availability of assistance to passengers in the carriage of their baggage from baggage claim areas to surface transportation areas.

12.5.1.6 Airport operators shall provide facilities where unclaimed, unidentified and mishandled baggage is kept securely until cleared, forwarded, claimed or disposed of as prescribed by the (Authority).

12.5.1.7 Airport operators shall provide facilities for public health operations including Human, animal and plant quarantine at all international airports in [State].

12.5.1.8 Aircraft operators operating scheduled services in to and out of [State] shall make available their approved schedules to airport operators to enable them make available adequate facilities for efficient operations.

12.5.1.9 Airport operators may not directly collect passenger service charge or any other charge or tax from passengers.

12.5.1.10 Aerodrome and aircraft operators shall put in place automated facilities for passenger and cargo processing as well as the collection of checked baggage.

12.5.1.11 Airport operators shall provide car parking facilities for long and short-term usage by passengers, visitors, crew and staff at international airports.

12.6 [State] National Air Transport Facilitation Programme

12.6.1 Applicability

12.6.1.1 This (section) shall apply to the establishment of the National Air Transport Facilitation Programme

12.6.1.2 There is hereby established a National Air Transport Facilitation Programme to provide for and facilitate the border-crossing formalities that must be accomplished with

respect to aircraft engaged in international operations and their passengers, crew and cargo. The composition, terms of reference and mode of operations of the [State] National Facilitation Programme is as specified in the [State] National Air Transport Facilitation Programme Manual.

12.6.1.3 The [State] National Air Transport Facilitation Committee shall be headed by the Director General of Civil Aviation or as designated by the Director General.

12.7 Airport Facilitation Programme

12.7.1 Airport operator shall establish an Airport Facilitation Committee.

12.8 Airport Slot Allocation Committee

12.8.1 Airport operator or as determined by the Authority shall establish where necessary, a Slot Allocation Committee, which shall ensure the continued access of airlines to the airport on a fair, transparent and non-discriminatory basis.

12.9 Airport Health Regulations

12.9.1 No airport operator shall prevent any aircraft from landing at any international airport for public health reason(s) unless such action is taken in accordance with the International Health Regulations (2005) of World Health Organization (WHO).

12.9.2 In cases where, in exceptional circumstances, air transport service suspensions on public health grounds are under consideration, the (State/Authority) shall first consult the World Health Organization and the [State] Ministry of Health (MOH) before taking any decision as to the suspension of air transport services.

12.9.3 Aerodrome operators shall provide facilities for the operations of public health including Human, animal and plant quarantine at all international airports in [State].

12.9.4 If, in response to a specific public health risk or a public health emergency of international concern, the (State/Authority) is considering the introduction of health measures in addition to those recommended by WHO, it shall do so in accordance with the International Health Regulations (2005), including but not limited to Article 43, which states, in part, that when determining whether to implement the additional health measures, relevant Parties shall base their determinations upon:

- a) scientific principles;
- b) available scientific evidence of a risk to human health, or where such evidence is insufficient, the available information including from WHO and other relevant intergovernmental organizations and international bodies; and
- c) any available specific guidance or advice from WHO.

12.10 Disinfection of Aircraft

12.10.1 The (Authority) will determine the conditions under which aircraft are disinfected as prescribed by the Authority.

Note:

A. When aircraft disinfection is required, the following provisions shall apply:

- i) The application shall be limited solely to the container or to the compartment of the aircraft in which the traffic was carried;
- ii) The disinfection shall be undertaken by procedures that are in accordance with the aircraft manufacturer and any advice from WHO;

iii) The contaminated areas shall be disinfected with compounds possessing suitable germicidal properties appropriate to the suspected infectious agent;

iv) The disinfection shall be carried out expeditiously by cleaners wearing suitable personal protective equipment; and

v) Flammable chemical compounds, solutions or their residues likely to damage aircraft structure, or its systems, such as by corrosion, or chemicals likely to damage the health of passengers or crew, shall not be employed.

B. When aircraft disinfection is required for animal health reasons, only those methods and disinfectants recommended by the International Office of Epizootics should be used.

12.10.1.2 The (Authority) will ensure that where there is contamination of surfaces or equipment of the aircraft by any bodily fluids including excreta, the contaminated areas and used equipment or tools shall be disinfected.

12.11 International Certificates of Vaccination or Prophylaxis

12.11.1 In cases where proof of vaccination or prophylaxis is required by national authorities under the International Health Regulations (2005), the (Authority) will accept the International Certificate of Vaccination or Prophylaxis prescribed by the World Health Organisation in the IHR (2005).

12.12 Facilities required for implementation of Public Health, Emergency Medical Relief, and Animal and Plant Quarantine Measures.

12.12.1 This (section) shall apply to facilities required for implementation of public health, emergency medical relief, and animal and plant quarantine measures.

12.12.2 The (Authority), in cooperation with airport operators, will ensure the maintenance of public health, including human, animal and plant quarantine at international airports.

12.12.3 International airports shall ensure that facilities and services for vaccination or revaccination, and delivery of the corresponding certificates are situated at or near the airport.

12.12.4 International airports should have access to appropriate facilities for administering of public health and animal and plant quarantine measures applicable to aircraft, crew, passengers, baggage, cargo, mail and stores.

12.12.5 The Airport Operator shall ensure that passengers and crew in transit can remain in premises free from any danger of infection and insect vectors of diseases and, when necessary, facilities should be provided for the transfer of passengers and crew to another terminal or airport nearby without exposure to any health hazard. Similar arrangements and facilities shall also be made available in respect of animals.

12.12.6 The (Authority) will ensure that handling and distribution procedures for consumable products (i.e. food, drink and water supplies) on board aircraft or in the airport are in compliance with the International Health Regulations (2005) and relevant guidelines of the World Health Organization, the Food and Agriculture Organization and national airport regulations.

12.12.7 The (Authority) in cooperation with airport and aircraft operators, shall ensure that a safe, sanitary and efficient system is instituted, at international airports, for the removal and disposal of all waste, waste water and other matters dangerous to the health of persons, animals or plants, in compliance with the International Health Regulations (2005) and relevant guidelines of the World Health Organization, the Food and Agriculture Organization and national airport regulations.

12.12.8 The (Authority), in cooperation with airport operators, shall ensure that international airports maintain facilities and services for first-aid attendance on site, and that appropriate arrangements are available for expeditious referral of the occasional more serious case to prearranged competent medical attention.

Note:

The World Health Organization shall be consulted on all issues concerning passenger health.

12.13 Implementation of International Health Regulations and Related Provisions

12.13.1 This subpart shall apply to implementation of international health regulations and related provisions.

12.13.2 The (Authority) will comply with the pertinent provisions of the International Health Regulations (2005) of the World Health Organization.

12.13.3 The (Authority) will take all possible measures to have vaccinators use the Model International Certificate of Vaccination or Prophylaxis, in accordance with Article 36 and Annex 6 of the International Health Regulations (2005), in order to assure uniform acceptance.

12.13.4 The (Authority) shall make arrangements to enable all aircraft operators and agencies concerned to make available to passengers, sufficiently in advance of departure, information concerning the vaccination requirements of the countries of destination, as well as the Model International Certificate of Vaccination or Prophylaxis conforming to Article 36 and Annex 6 of the International Health Regulations (2005).

12.13.5 The pilot-in-command of an aircraft shall ensure that a suspected communicable disease is reported promptly to air traffic control, in order to facilitate provision for the presence of any special medical personnel and equipment necessary for the management of public health risks on arrival.

Note 1.— A communicable disease could be suspected and require further evaluation if a person has a fever (temperature 38°C/100°F or greater) that is associated with certain signs or symptoms: e.g. appearing obviously unwell; persistent coughing; impaired breathing; persistent diarrhea; persistent vomiting; skin rash; bruising or bleeding without previous injury; or, confusion of recent onset.

Note 2.— In the event of a case of suspected communicable disease on board an aircraft, the pilot-in-command may need to follow his operator's protocols and procedures, in addition to health-related legal requirements of the countries of departure and/or destination. The latter would normally be found in the Aeronautical Information Publications (AIPs).

Note 3.— Annex 6 — Operation of Aircraft describes the “on board” medical supplies that are required to be carried on aircraft. The Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management (Doc 4444) (PANS-ATM) detail the procedures to be followed by the pilot-in-command in communication with air traffic control.

Note 4. — When a public health threat has been identified, and when the public health authorities require information concerning passengers' and/or crews' travel itineraries or contact information for the purposes of tracing persons who may have been exposed to a communicable disease, that Contracting State should accept the “Public Health Passenger Locator Card”.

Note 5.— The [State]'s Ministry of Health through the Port Health Authorities shall make available adequate stocks of the Passenger Locator Card, for use at international airports and for distribution to aircraft operators, for completion by passengers and crew.

12.14 Communicable Disease Outbreak National Aviation Plan

12.14.1 This (section) shall apply to the preparation for communicable disease outbreak national aviation plan.

12.14.2 The (Authority) will establish a national aviation plan in preparation for an outbreak of a communicable disease posing a public health risk or public health emergency of international concern.





Avant-propos

À une époque où les marchés façonnent les contours de notre quotidien, l'importance de la réglementation économique ne saurait être sous-estimée. Ce «Modèle de Réglementation Économique Africaine» offre un cadre complet pour le développement des services de transport aérien au sein des États Membres des Communautés Économiques Régionales (CER), ainsi que des principes et meilleures pratiques inhérents à la réglementation des activités économiques du transport aérien. À mesure que nous naviguons à travers les complexités d'une économie mondialisée, le rôle de la réglementation devient de plus en plus crucial pour garantir une concurrence équitable, protéger les consommateurs et favoriser un développement durable.

Au cœur de cette réglementation économique, se trouve un mécanisme destiné à équilibrer les intérêts souvent divergents des différentes parties prenantes – gouvernements, aéroports, fournisseurs de services de navigation aérienne, prestataires de services connexes à l'aviation et consommateurs. Elle vise à créer un environnement où les marchés peuvent prospérer tout en préservant le bien-être public. Ce double objectif n'est pas sans défis ; la nature dynamique des économies conduit souvent à des conflits entre réglementation et innovation. Les modèles de réglementation explorent donc ces tensions et montrent comment les cadres réglementaires peuvent s'adapter à l'évolution constante des activités économiques.

Ce modèle prend en compte divers éléments de la réglementation économique, en tenant compte des différences de règlements entre les États africains et les communautés économiques régionales, et offre une perspective bien équilibrée, inestimable pour les États et les CER. Il identifie des aspects clés tels que la nécessité d'un objectif réglementaire global qui améliore la connectivité aérienne régionale et continentale, le développement d'une industrie du transport aérien durable, sûre et respectueuse de l'environnement, l'amélioration de la gouvernance au sein du secteur du transport aérien et l'établissement de cadres réglementaires optimaux aux niveaux national, régional et continental afin d'assurer un secteur du transport aérien plus accessible. Les perspectives offertes par le «Modèle de

Réglementation Économique Africaine» sont opportunes et nécessaires. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et ses États Contractants estiment que les effets négatifs de la fiscalité sur le transport aérien international surpassent les éventuels bénéfices fiscaux. En effet, les taxes sur la vente ou l'utilisation du transport aérien international vont à l'encontre des tendances modernes de libéralisation des voyages et du commerce, car elles fonctionnent comme des droits de douane sur les importations et les exportations. Ainsi, ce modèle ne se contente pas de mettre en lumière l'importance de mesures réglementaires efficaces, il nous invite également à repenser les paradigmes traditionnels afin de répondre aux exigences du XXI^e siècle. Il encourage les États à réduire et à éliminer progressivement toutes formes de taxation sur la vente ou l'utilisation du transport aérien international, y compris les taxes sur les recettes brutes des opérateurs ainsi que celles directement appliquées aux passagers ou expéditeurs dès que les conditions économiques le permettent. Il promeut également l'harmonisation des aspects économiques du transport aérien au niveau des CER et des États.

En conclusion, j'invite tous les États et CER à examiner attentivement le contenu de ces réglementation en harmonisant soit les régulations existantes, soit en adoptant ce modèle, essentiel pour remédier au développement lent de l'industrie aérienne, à la faible connectivité aérienne et aux coûts élevés d'exploitation et de transport à travers le continent. Ensemble, explorons le rôle vital de la réglementation économique dans la construction d'un avenir plus équitable et durable pour le transport aérien.




Mme Adefunke Adeyemi
Secrétaire Générale

MODÈLE DE RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN POUR LES ÉTATS AFRICAINS

SOMMAIRE

1 : INTRODUCTION, APPLICABILITÉ, DÉFINITIONS ET ACRONYMES

1.2 Objectif

1.3 Applicabilité

1.4 Définitions

1.5 Liste des abréviations

2 : LICENCES DE TRANSPORT AÉRIEN

2.1 Licence de transport aérien (ATL)

2.2 Autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne (AOP)

2.3 Autorisation de vol non commercial (PNCF)

2.4 Licence de voyageur aérien (ATOL)

2.5 Permis pour les services aéronautiques (PAAS)

3 : OPÉRATIONS DES COMPAGNIES AÉRIENNES NATIONALES

3.1 Opérations de vols domestiques réguliers et non réguliers - vols commerciaux

3.2 Opérations de vols non commerciaux

3.3 Services d'aviation

3.4 Opérations autogérées

3.5 Voyages à forfait organisés

3.6 Opérations régionales et internationales des compagnies aériennes nationales

3.7 Opérations régionales et internationales par des exploitants non réguliers

4 : EXPLOITATION PAR DES COMPAGNIES AÉRIENNES ÉTRANGÈRES

4.1 Opérations aériennes étrangères à destination et en provenance d'un (État)

4.2 Opérations régulières des compagnies aériennes étrangères

4.3 Opérations non régulières de transport de passagers (charter) par des compagnies aériennes étrangères

5 : SERVICES D'AVIATION ALLIÉS

5.1. Enregistrement délivrance de licences des services aéronautiques connexes

6 : CONTRÔLE CONTINU DES OPÉRATIONS DES COMPAGNIES AÉRIENNES TITULAIRES D'UNE LICENCE

7 : RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS ET DES FOURNISSEURS DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANSP)

8 : STATISTIQUES

9 : ASSURANCE AVIATION

10 : PROTECTION DES CONSOMMATEURS

10.1 Champ d'application

10.2 Interdictions : pratiques déloyales et trompeuses

10.3 Non-discrimination

- 10.4 Moyens de communication
- 10.5 Information des consommateurs
- 10.6 Procédures de réclamation
- 10.7 Surréservation
- 10.8 Retards de vols
- 10.9 Annulation de vol
- 10.10 Déclassement
- 10.11 Agences de voyage et voyagistes
- 10.12 Opérateur aéroportuares
- 10.13 Droit au remboursement
- 10.14 Réacheminement
- 10.15 Droits à indemnisation
- 10.16 Retard, destruction, perte ou détérioration des bagages
- 10.17 Pénalité

11 : RÈGLES ANTICONCURRENTIELLES

- 11.1 Champ d'application
- 11.2 Pratiques anticoncurrentielles et antitrust
- 11.3 Abus de position dominante
- 11.4 Fusions et acquisitions

12 : FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN

- 12.1 Champ d'application
- 12.2 Approbation de l'entrée et de la sortie des aéronefs
- 12.3 Autorisation d'entrée et de sortie des personnes
- 12.4 Autorisation d'entrée et de sortie du fret
- 12.5 Installations et services de trafic dans les aéroports internationaux
- 12.6 Programme national (d'État) de facilitation du transport aérien
- 12.7 Programme de facilitation aéroportuaire
- 12.8 Comité d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports
- 12.9 Règlement sanitaire de l'aéroport
- 12.10 Désinfection des aéronefs
- 12.11 Certificats internationaux de vaccination ou de prophylaxie
- 12.12 Installations nécessaires à la mise en œuvre des mesures de santé publique, de l'aide médicale d'urgence et des mesures de quarantaine animale et végétale
- 12.13 Application du règlement sanitaire international et des dispositions connexes
- 12.14 Plan national d'aviation pour les épidémies de maladies transmissibles



MODÈLE DE RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN POUR LES ÉTATS AFRICAINS

1: INTRODUCTION, APPLICABILITÉ, DÉFINITIONS ET ACRONYMES

1.1 Introduction

L'absence ou l'inadéquation des réglementations économiques dans de nombreux États africains a conduit à une faible surveillance de la réglementation économique dans ces États et, lorsque les réglementations existent, elles ne sont pas harmonisées. Cette situation a créé des défis et des menaces considérables pour le développement durable du transport aérien en Afrique. La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a donc décidé de diriger la rédaction de ce modèle de réglementation économique qui sera adopté par les États et les Communautés économiques régionales (CER). Ce modèle, s'il est adopté, permettra notamment de remédier au manque d'harmonisation des pratiques des États africains en matière de réglementation économique et de renforcer la surveillance de la réglementation économique dans le cadre du marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA).

Le modèle harmonisé de réglementation économique, qui intègre une consultation appropriée des parties prenantes, est essentiel pour remédier à la lenteur du développement de l'industrie du transport aérien, à la mauvaise connectivité aérienne et aux coûts opérationnels et de transport élevé. Cette approche doit concilier le besoin de connectivité internationale et régionale en Afrique et le bien-être des citoyens du continent.

Ce modèle examine divers éléments de la réglementation économique, en tenant compte des différences de réglementation entre les États et les communautés économiques régionales. Il identifie des aspects clés tels que la nécessité d'un objectif réglementaire global qui renforce la connectivité aérienne régionale et continentale, le développement d'une industrie du transport aérien durable, sûre et respectueuse de l'environnement, l'amélioration de la gouvernance dans le secteur du transport aérien et la mise en place de cadres réglementaires optimaux aux niveaux national, régional et continental afin de garantir un secteur du transport aérien plus efficace. Par conséquent, le modèle adhère aux principes de bonnes pratiques réglementaires qui soutiennent la croissance économique durable et le développement du transport aérien en Afrique.

1.2. Objet

Ce modèle de réglementation prévoit les règles régissant l'administration, les licences, les permis, l'enregistrement et l'évaluation économique des activités de transport aérien dans le cadre d'un marché du transport aérien africain libéralisé qui prend en compte les textes réglementaires de la Décision de Yamoussoukro et de la Politique africaine de l'aviation civile. Il intègre également les dispositions pertinentes de l'annexe 9 de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) sur la facilitation du transport aérien et les meilleures pratiques internationales, ainsi que les politiques et les éléments indicatifs de l'OACI sur la réglementation économique.

Le règlement traite également de l'octroi de licences de transport aérien aux transporteurs aériens pour les opérations nationales, régionales et internationales. Il couvre également les exigences en matière de réglementation économique des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), l'enregistrement des services d'aviation alliés, la réglementation des pratiques anticoncurrentielles et la protection des consommateurs. En outre, il prescrit des exigences pour l'évaluation économique des compagnies aériennes, l'assurance aviation, les redevances de l'aviation civile et les statistiques du transport aérien.

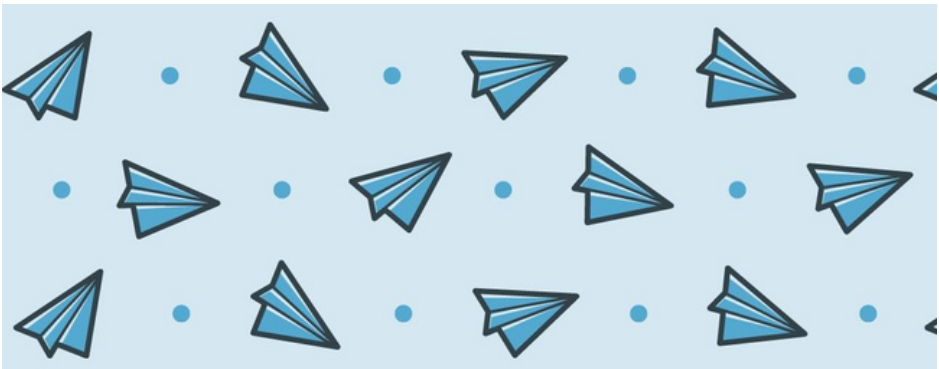
L'adoption d'une réglementation économique harmonisée tenant compte de la nécessité de consulter les parties prenantes permettra de remédier à la lenteur du développement de l'industrie du transport aérien, à la mauvaise connectivité aérienne et aux coûts élevés des opérations et des voyages aériens, en tenant compte des exigences de la connectivité internationale/régionale du continent africain et du bien-être de ses citoyens.

Ce modèle a pris en compte les différents éléments de la réglementation économique et les réglementations divergentes existant dans divers États et Communautés économiques régionales (CER) et identifie le besoin d'un objectif réglementaire transversal qui soutienne l'amélioration de la connectivité aérienne régionale et continentale, une industrie du transport aérien durable, sûre et respectueuse de l'environnement, l'amélioration de la gouvernance du secteur du transport aérien et les meilleurs cadres réglementaires aux niveaux national, régional et continental afin d'améliorer l'efficacité du secteur du transport aérien.

La fiscalité de l'aviation civile est complexe, impliquant divers éléments imposables et diverses formes d'imposition. Contrairement à d'autres secteurs économiques, les revenus du transport aérien international sont basés sur l'exploitation d'aéronefs dans diverses juridictions fiscales, de nombreuses activités se déroulant en dehors de toute juridiction fiscale. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ses États membres estiment que les effets négatifs de la taxation sur le transport aérien international l'emportent sur les avantages potentiels en termes de recettes. Par conséquent, les taxes sur la vente ou l'utilisation du transport aérien international vont à l'encontre des tendances modernes de libéralisation du commerce, puisqu'elles fonctionnent comme des droits de douane sur les importations et les exportations. Les États sont encouragés à réduire et, à terme, à éliminer toutes les formes de taxation sur la vente ou l'utilisation du transport aérien international, y compris les taxes sur les recettes brutes des opérateurs et celles qui frappent directement les passagers ou les expéditeurs, dès que les conditions économiques le permettront.

Les États doivent exonérer de droits de douane le carburant, les lubrifiants, les pièces détachées, l'équipement ordinaire et les provisions de bord, ainsi que les composants et équipements d'aéronefs importés pour la navigation aérienne internationale. Les États doivent veiller à ce que seuls les taxes et droits approuvés, justifiables, équitables et non discriminatoires soient pris en compte. En outre, ils doivent garantir des exonérations fiscales réciproques sur les revenus des entreprises de transport aérien d'autres États signataires de la convention de Chicago et sont encouragés à étendre ces exonérations aux impôts fonciers, aux prélèvements sur le capital et aux impôts similaires sur les aéronefs et les biens mobiliers connexes. Ces politiques devraient être intégrées dans les accords bilatéraux et multilatéraux relatifs aux droits de transport aérien commercial ou dans la législation, conformément au Doc. 8632. Toutes les recettes générées par le transport aérien devraient être affectées au secteur de l'aviation en vue de la promotion et du développement de l'aviation civile dans l'intérêt général des passagers et des consommateurs.

Ainsi, le modèle englobe les principes de bonnes pratiques réglementaires qui soutiennent la croissance économique durable et le développement du transport aérien en Afrique.



1.3 Applicabilité

Le présent règlement s'applique aux :

- i. Licences économiques des activités de transport aérien ;
- ii. Réglementation économique des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne ;
- iii. Facilitation du transport aérien ;
- iv. Fournisseurs de services aéronautiques alliés ;
- v. Assurance pour les compagnies aériennes et les fournisseurs de services aéronautiques connexes et les ANSP ;
- vi. Pratiques anticoncurrentielles dans le transport aérien ; et
- vii. Protection des consommateurs.

1.4 Définitions

Pour les besoins du présent règlement, les termes suivants sont définis comme suit

"Loi sur l'aviation civile" : la loi de l'État qui régit l'aviation civile et/ou toute modification ultérieure de cette loi.

"Travail aérien" : l'utilisation d'un aéronef pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, l'arpentage, l'observation et la patrouille, la recherche et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

"Aérodrome" : une zone définie sur terre ou sur l'eau (y compris tout bâtiment, installation et équipement) destinée à être utilisée en tout ou en partie pour l'arrivée, le départ et les mouvements de surface des aéronefs.

Un « aéroport » (ou aérodrome, terme presque synonyme, bien qu'utilisé dans un sens plus générique) est une zone définie sur terre ou sur l'eau qui est utilisée pour l'arrivée, le départ et les mouvements de surface des aéronefs.

On entend par "exploitant d'aérodrome" une entité ou une personne morale responsable de la gestion et de l'exploitation d'un aérodrome dont l'exploitation est certifiée par l'Autorité.

"Agent de compagnies aériennes étrangères" : une personne physique ou morale qui obtient des autorisations de vol, des plans de vol et facilite le transport au sol, l'avitaillement des avions et l'hébergement à l'hôtel pour le compte de compagnies aériennes non régulières (ad hoc) ou d'exploitants d'aéronefs.

On entend par "aéronef" tout engin qui peut prendre appui dans l'atmosphère sur des réactions de l'air autres que les réactions de l'air contre la surface de la terre.

On entend par « exploitant d'aéronef » une personne, une organisation ou une entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un aéronef.

On entend par "transporteur aérien" une entreprise qui fournit des services de transport par aéronef à titre onéreux.

"Mouvements d'aéronefs" : le nombre d'arrivées et de départs d'aéronefs à destination et en provenance d'un aérodrome.

"Transitaire de fret aérien" : toute personne ou société qui organise le transport ou le mouvement de marchandises expédiées par voie aérienne et les formalités connexes pour le compte d'un importateur ou d'un exportateur à la frontière internationale des aéroports de fret.

"compagnie aérienne" : toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international régulier.

"Service aérien" : tout service aérien régulier assuré par des aéronefs pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises.

"Services de navigation aérienne (ANS)" Services fournis à la circulation aérienne pendant toutes les phases d'exploitation, y compris la gestion du trafic aérien (ATM), la communication, la navigation et la surveillance (CNS), les services météorologiques pour la navigation aérienne (MET), la recherche et le sauvetage (SAR) et les services d'information aéronautique (AIS).

"Fournisseurs de services de navigation aérienne" : toute entité fournissant des services de gestion du trafic aérien et/ou d'autres services de navigation aérienne mentionnés ci-dessus. Une entité indépendante établie dans le but d'exploiter et de gérer des services de navigation aérienne et habilitée à gérer et à utiliser les recettes qu'elle génère pour couvrir ses coûts se réfère à toutes les parties prenantes impliquées dans la fourniture de services de navigation aérienne dans les domaines de l'exploitation des aéroports, de la gestion du trafic aérien, de la météorologie, de l'information aéronautique et de la recherche et du sauvetage.

"Services de contrôle du trafic aérien" : un service fourni dans le but de :

- i. la prévention des collisions;
 - a) entre aéronefs; et
 - b) sur l'aire de manœuvre entre les aéronefs et les obstacles ;
- ii. l'accélération et le maintien d'un flux ordonné de trafic aérien.

Gestion du trafic aérien (ATM) : l'ensemble des fonctions aériennes et des fonctions au sol (services de la circulation aérienne, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien) nécessaires pour assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs pendant toutes les phases d'exploitation.

Le terme "anticoncurrentiel" désigne l'intention apparente ou l'effet probable de paralyser, d'exclure ou d'évincer du marché une autre compagnie aérienne ou un autre prestataire de services, avec un comportement ou une pratique indiquant un abus de position dominante de la part d'une compagnie aérienne ou d'un prestataire de services sur le marché.

"État financier vérifié" : un rapport sur la situation financière ou les opérations d'une entreprise qui a été certifié par un vérificateur indépendant.

"Autorité" : l'autorité de l'aviation civile ou l'organisme responsable de la régulation économique ou toute autre question spécifique identifiée dans cette réglementation.



"Fournisseur de carburant d'aviation", une personne ou une entité responsable de la fourniture et de la distribution de carburant d'aviation aux aéronefs et aux réservoirs dans la zone aéroportuaire et à l'intérieur de celle-ci.

"Annexe" : les normes internationales et les pratiques recommandées adoptées conformément

"Évaluation" : une première évaluation d'une plainte par l'Autorité afin de déterminer les moyens de recours appropriés.

Un "actif" est une ressource dont on s'attend à ce que les avantages économiques futurs reviennent à l'entité qui la possède ou la contrôle.

"Bagages", les biens personnels des passagers ou de l'équipage transportés à bord d'un aéronef en vertu d'un accord avec l'exploitant.

Le "bilan" est un instantané de la santé financière de l'aéroport à une date donnée, indiquant la valeur de l'actif et du passif par rapport à la valeur nette ou aux capitaux propres (y compris les bénéfices non distribués).

"Accord bilatéral de services aériens" : un accord de services aériens sur le transport aérien existant entre deux États.

"Annulation" : la non-exécution d'un vol préalablement planifié et pour lequel au moins une place était réservée.

"Capacité" : la ou les quantités de services fournis dans le cadre de l'ASA, généralement mesurées en nombre de vols (fréquences), de sièges ou de tonnes de fret offerts sur un marché (paire de villes ou pays à pays) ou sur une liaison pendant une période déterminée, par exemple quotidienne, hebdomadaire, saisonnière ou annuelle.

"Fret" : tout bien transporté à bord d'un aéronef, autre que le courrier, les provisions et les bagages accompagnés ou malmenés.

"Agence de fret" : une personne physique ou morale désignée par une compagnie aérienne pour solliciter et traiter les expéditions de fret aérien.

"Redevance" : un prélèvement conçu et appliqué spécifiquement pour recouvrer le coût de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile.

"Autorité de l'aviation civile (AAC)" L'entité ou les entités gouvernementales, quel que soit leur titre, qui sont directement responsables de la réglementation de tous les aspects du transport aérien civil, qu'ils soient techniques (c'est-à-dire la navigation aérienne et la sécurité aérienne) ou économiques (c'est-à-dire les aspects commerciaux du transport aérien).

"Convention de Chicago" : la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944.

On entend par "Combined Single Limit" une police d'assurance responsabilité civile offrant généralement des limites distinctes pour les dommages corporels et matériels, exprimées sous la forme d'un montant de couverture unique ou d'une limite par événement.

On entend par "indemnisation" les avantages monétaires et/ou non monétaires, directs et/ou indirects, offerts aux passagers dont les droits ont été violés.

On entend par "pratique concertée" une pratique impliquant des contacts directs ou indirects entre concurrents, sans qu'il y ait d'accord réel ou formel.

On entend par "plaignant" :

- i. un passager aérien ;
- ii. un ou plusieurs passagers aériens, lorsque de nombreux passagers aériens ont le même intérêt ; ou
- iii. en cas de décès d'un passager aérien, ses héritiers légaux ou ses représentants qui déposent ou maintiennent une plainte.

"Plainte" : une allégation écrite formulée par un passager aérien, un groupe de passagers ou leurs héritiers ou représentants légaux.

Siège réservé confirmé" : espace à une date spécifique, sur un vol et dans une classe de service spécifiques d'un transporteur aérien, qui a été demandé par un passager, y compris un passager muni d'un "billet à tarif zéro",

et dont le transporteur aérien ou son agent a vérifié, par une mention appropriée sur le billet ou de toute autre manière prévue par le transporteur aérien, qu'il était réservé pour le séjour du passager.

"Consommateur" : consommateur de services de l'aviation civile.

"Refus d'embarquement" : refus par une compagnie aérienne de transporter un ou plusieurs passagers titulaires d'une réservation confirmée et de documents de voyage valables, bien qu'ils se soient présentés à l'enregistrement et/ou à l'embarquement à l'heure stipulée par la compagnie aérienne, en raison d'une surréservation du vol.

Directeur général de l'aviation civile" : le directeur général de l'autorité nationale de l'aviation civile.

"Débarquement" : le fait de quitter un aéronef après l'atterrissage, sauf pour l'équipage ou le passager qui poursuit l'étape suivante du même vol.

"Embarquement" : l'embarquement dans un aéronef en vue de commencer un vol, à l'exception de l'équipage et des passagers qui ont embarqué lors d'une étape précédente du même vol direct.

Entité" : une entité indépendante établie dans le but d'exploiter et de gérer un ou plusieurs aéroports et/ou services de navigation aérienne, qui est habilitée à gérer et à utiliser les recettes qu'elle génère pour couvrir ses coûts.

On entend par "transactions exclusives" toute pratique par laquelle un fournisseur de produits ou de services :

- i. comme condition de la fourniture des produits ou services à un client ou à un agent de voyage, exige que le client :
 - a) ne vende que ou principalement des produits ou des services fournis ou conçus par le fournisseur ou son mandataire, ou
 - b) s'abstenir de commercialiser une catégorie ou un type spécifique de produits ou de services, sauf s'ils sont fournis par le fournisseur ou son mandataire ;
- ii. incite un client à remplir une condition visée au point i) en lui proposant de lui i.fournir les produits ou services à des conditions plus favorables si le client accepte de remplir cette condition.

"Circonstances extraordinaires" : toute condition mécanique, technique, opérationnelle, climatique, sociopolitique ou autre échappant au contrôle effectif de la partie concernée.

"Facilitation (FAL)" : Dans le contexte de l'aviation civile, le terme « facilitation (FAL) » désigne un large éventail de questions et d'activités, ainsi que l'élaboration de normes, en rapport avec le franchissement des formalités requises aux frontières internationales par les aéronefs, les personnes et les marchandises.

Le terme "tarif" désigne le prix payé pour le transport aérien, y compris toutes les taxes et redevances obligatoires. Il ne comprend pas les frais accessoires pour les services optionnels.

"Destination finale" : la destination figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement ou, dans le cas de vols avec correspondance directe, la destination du dernier vol.

"Entreprise d'assistance en escale" : une personne qui exerce diverses activités avant et après un vol afin d'assurer la sécurité et le bon déroulement du transport aérien des passagers, des bagages, du fret, du courrier et d'autres matériels.

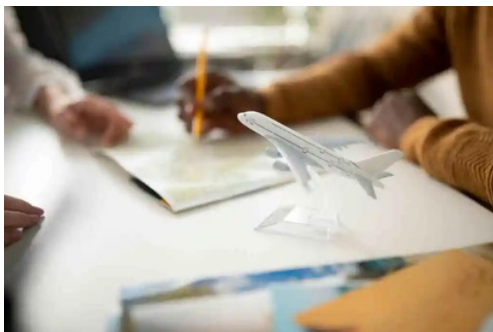
"Prestataire de services de restauration en vol" : une personne physique ou morale qui planifie et prépare des repas et assemble des plateaux-repas destinés à être servis à bord d'un aéronef.

On entend par "assurance" un contrat (police) par lequel une personne ou une entité bénéficie d'une protection financière ou d'un remboursement de la part d'une compagnie d'assurance.

L'expression "aéroport international" désigne tout aéroport désigné par l'État sur le territoire duquel il est situé comme aéroport d'entrée et de sortie du trafic aérien international, où sont accomplies les formalités de douane, d'immigration, de santé publique, de quarantaine animale et végétale et autres procédures analogues.

On entend par "responsabilité d'assurance" le montant maximal de la couverture disponible au titre d'une police d'assurance responsabilité civile.

On entend par "bail" un contrat par lequel le possesseur légitime d'un bien immobilier cède le droit d'utiliser et d'occuper ce bien en échange d'une contrepartie qui est généralement un loyer. On entend par "passif" la dette de l'entité sous la forme de créances financières sur les actifs de l'entité.



"Licence" : document officiel délivré par un État qui certifie qu'une personne possède les compétences et les connaissances nécessaires pour exercer certaines fonctions.

Le terme "courrier" désigne les envois de correspondance et d'autres articles déposés par les services postaux et destinés à leur être remis conformément aux règles de l'Union postale universelle.

"Mineur" : une personne physique qui n'a pas atteint l'âge de la maturité tel qu'il est déterminé par la loi applicable à cette personne.

On entend par "bagage malmené" un bagage séparé, volontairement ou par inadvertance, du passager ou de l'équipage.

On entend par "opérations non régulières" les voyages effectués en dehors des opérations régulières.

On entend par "agent" un directeur, un directeur général, un secrétaire ou un autre agent similaire de l'ECA, ainsi que toute personne qui prétend agir en cette qualité.

"Forfait" : services de visite, de voyage ou de vacances fournis par un organisateur de voyages et commercialisés ou annoncés comme un voyage tout compris comprenant le transport, l'hébergement et/ou d'autres frais de voyage à un prix forfaitaire ou spécial.

"Passager" : une personne au nom de laquelle un billet ou une réservation est émis ou confirmé et qui est autorisée à voyager sur le vol indiqué en vertu de ce billet, qu'elle l'ait acheté ou non et qu'il s'agisse d'un billet à tarif zéro ou d'un autre billet pour lequel aucun droit ou tarif n'est payé.

"Permis" : permis délivré par l'autorité de l'aviation civile autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial déterminés.

Le terme "personne" désigne toute personne physique, entreprise, société de personnes, corporation, association de sociétés, association d'État ou corps politique, ainsi que tout administrateur, séquestre, cessionnaire ou autre représentant similaire de ces entités.

"Personne à mobilité réduite" : toute personne dont la mobilité est réduite en raison d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge, d'une maladie ou de toute autre cause de handicap lors de l'utilisation des transports et dont la situation nécessite une attention particulière et l'adaptation aux besoins de cette personne des services mis à la disposition de l'ensemble des passagers.

Le "compte de résultat" est un état financier qui récapitule les transactions financières d'une entreprise sur une période donnée. Il indique les recettes, les dépenses et le bénéfice et/ou la perte résultant des opérations pour un "exercice" donné.

Le "marché pertinent" désigne la zone de concurrence effective au sein de laquelle une compagnie aérienne ou un prestataire de services opère et comprend la zone géographique, la route, la substituabilité, les concurrents proches et d'autres facteurs susceptibles d'affecter le choix du consommateur.

"Réservation" : attribution à l'avance d'une place assise ou d'une couchette pour un passager ou d'un espace ou d'une capacité de poids pour un bagage.

On entend par "produits des activités ordinaires" les entrées de trésorerie ou les augmentations d'autres actifs ou le règlement de passifs au cours d'une période, résultant de la fourniture ou de la prestation de services ou de l'exercice d'autres activités qui constituent les opérations principales de l'entité.

"Opérations régulières" : toute opération qui offre un service de transport aérien selon un horaire publié et ouvert à l'utilisation par le grand public.

"Statistiques" : la collecte et l'échange de données sur le trafic aérien relatives aux services convenus, soit périodiquement, soit en fonction des besoins pour la régulation des capacités, l'évaluation des itinéraires ou à d'autres fins.

"Tarif" : un barème des prix, des taux, des redevances et des conditions de transport applicables à la fourniture d'un service aérien et d'autres services accessoires.

Taxe : Taxe destinée à générer des recettes pour les autorités nationales ou locales qui ne sont généralement pas appliquées à l'aviation civile dans son intégralité ou selon le principe du coût .

"Billet" : un document valable donnant droit au transport, ou un document équivalent sous forme dématérialisée, y compris électronique, délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé ;

Tiers" : une personne ou une entité qui n'est pas partie à un accord mais qui a un intérêt dans l'accord.

On entend par "Voyagiste/Tour opérateur", à l'exception d'un transporteur aérien, un organisateur de voyages à forfait, de vacances à forfait et de circuits à forfait.

"Agent de voyage" : personne qui assiste les voyageurs en triant de grandes quantités d'informations afin d'aider ses clients à organiser au mieux leur voyage.

"Bagages non accompagnés", les bagages transportés en tant que fret et qui peuvent ou non être transportés dans le même avion que la personne à laquelle ils appartiennent.

On entend par "bagages non réclamés" les bagages qui arrivent dans un aéroport et qui ne sont pas récupérés ou réclamés par un passager.

"Bagages non identifiés", les bagages se trouvant dans un aéroport, munis ou non d'une étiquette de bagage, qui ne sont pas pris en charge par un passager ou qui ne sont pas identifiés à ce dernier.

"Volontaire" : une personne qui répond volontairement à la demande du transporteur aérien de renoncer à son siège réservé confirmé et d'accepter l'offre d'avantages compensatoires du transporteur aérien, en échange.

"Décision de Yamoussoukro" : la "Décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique" adoptée par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement à Lomé, Togo, le 12 juillet 2000.

On entend par "billet à tarif zéro" un billet acquis sans paiement monétaire substantiel, par exemple en utilisant des miles ou des bons de grands voyageurs, des bons de voyage ou un billet de groupage obtenu après un paiement monétaire qui n'indique pas le montant du tarif sur le billet. Un billet à tarif zéro ne comprend pas le transport aérien gratuit ou à tarif réduit fourni aux employés et aux invités de la compagnie aérienne.

Nota bene : Tout autre terme non défini dans le présent document a la même signification que dans la loi sur l'aviation civile de l'État et dans la convention de Chicago et ses annexes. Si la signification donnée par la loi sur l'aviation civile de l'État n'est pas similaire à celle de la convention de Chicago et de ses annexes, la convention de Chicago et ses annexes prévauront.



1.5 Liste des acronymes

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

S/N	Acronym
ACP	Permis de transporteur aérien
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
ATL	Licence de transport aérien
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Services de la circulation aérienne
AOP	Permis d'exploitation d'une compagnie aérienne
AOC	Certificat de transporteur aérien
ATOL	Air Travel Organizer Licence
API	Informations avancées sur les passagers
AIS	Service d'information aéronautique
AVSEC	Sûreté aérienne
BASA	Accord bilatéral sur les services aériens
CSL	Limite unique combinée
CNS	Communication, navigation et surveillance
FCOP	Permis d'exploitation des transporteurs étrangers
FAL	Facilitation
MTOW	Poids maximal au décollage
MET	Services météorologiques
PNCF	Autorisation pour les vols non commerciaux
PAAS	Autorisation pour les services d'aviation aérienne
PRM	Personne à mobilité réduite
YD	Décision de Yamoussoukro

2.1 Licence de transport aérien (ATL)

2.1.1 La présente section s'applique au transport aérien de passagers, de courrier et de fret pour le compte d'autrui.

a) Nul ne peut fournir des services aériens réguliers (tels que définis dans le présent document) pour le transport de passagers, de marchandises ou de courrier pour le compte d'autrui s'il n'est pas titulaire d'une licence de transport aérien (ATL) en cours de validité délivrée par l'(Autorité) et s'il n'opère pas conformément à ses dispositions.

b) La demande d'octroi ou de renouvellement d'une ATL est présentée par écrit selon les modalités fixées périodiquement par l'Autorité.

c) L'(Autorité), si elle est convaincue que le demandeur a satisfait et s'est conformé aux conditions d'octroi ou de renouvellement d'une licence de transporteur aérien telles que prescrites par l'(Autorité), peut octroyer ou renouveler la licence.

d) Une ATL est valable pour une période spécifiée par l'Autorité et peut être renouvelée selon les modalités prescrites par l'Autorité.

e) Une ATL non utilisée à l'expiration de sa période de validité ne peut être renouvelée par l'Autorité, même si le titulaire de l'ATL peut demander une nouvelle délivrance.

f) Le titulaire d'une ATL est tenu de démontrer sa capacité à continuer à respecter les conditions énoncées dans l'ATL.

g) Le titulaire d'une ATL soumet chaque année à l'(Autorité) une liste indiquant les noms de ses actionnaires ou de toute personne/entité détenant une participation supérieure à (xx% (xx pour cent)) ou à celle prescrite par l'(Autorité) dans la société, ainsi que les noms de toute personne pour le compte de laquelle ces actions sont détenues.

h) Tout titulaire d'une licence de transporteur aérien doit déposer auprès de l'(Autorité) une copie conforme de tout contrat ou accord (tel que spécifié par l'Autorité) affectant le transport aérien, ou de toute modification ou annulation de celui-ci, entre le transporteur aérien et tout autre transporteur aérien ou d'autres organismes. L'Autorité peut désapprouver un tel contrat ou accord, qu'il ait été approuvé précédemment ou non, s'il est jugé contraire au présent règlement, aux règles et aux ordonnances de l'(Autorité) ou à l'intérêt public.

i) L'(Autorité) peut suspendre et/ou révoquer une ATL si le détenteur de l'ATL enfreint les termes et conditions de celle-ci, la (loi nationale sur l'aviation civile, les règlements, les règles et les ordonnances) qui en découlent.

NOTA BENE :

a) Si l'Autorité décide de suspendre et/ou de révoquer une ATL, elle le fera :

(1) adresser une notification écrite au titulaire de l'ATL en précisant la ou les violations ;

(2) Préciser dans la notification écrite le droit du détenteur de la licence de transport aérien de présenter des observations écrites concernant la ou les violations

présumées dans un délai de XXXX jours à compter de la réception de la notification écrite de l'Autorité ;

(3) Dès réception des observations du titulaire de l'ATL, l'(Autorité) procède à une évaluation et informe le titulaire de l'ATL de sa décision ;

(4) Nonobstant ce qui précède, l'(Autorité) peut, par notification écrite, communiquer au titulaire de l'ATL sa décision de suspendre et/ou de révoquer l'ATL si cela est dans l'intérêt de la sécurité.

j) L'(Autorité) publie la décision relative à une demande de suspension et/ou de révocation d'une LTA.

k) L'Autorité peut fixer un montant à déterminer pour le traitement de l'octroi et du renouvellement de l'ATL.

2.2 Permis d'exploitation des compagnies aériennes (AOP)

2.2.1 La présente (section) s'applique au transport commercial de passagers, de courrier et de fret pour les services non réguliers et les services charter.

a) Nul ne peut utiliser un aéronef pour des services non réguliers pour le compte d'autrui s'il n'est pas titulaire d'une ATL ou d'une licence d'exploitation de compagnie aérienne (AOP) délivrée par l'(Autorité).

b) La demande d'octroi ou de renouvellement d'un AOP est présentée par écrit selon les modalités spécifiées par l'(Autorité) et prescrites par l'(Autorité) de temps à autre. L'(Autorité) peut fixer le montant des frais de traitement de la demande d'octroi et de renouvellement d'un AOP.

c) L'(Autorité), si elle estime que le demandeur a satisfait et s'est conformé aux conditions d'octroi ou de renouvellement d'un AOP telles qu'elles sont prescrites par l'(Autorité), peut accorder ou renouveler le permis.

d) Un AOP est valable pour une période spécifiée par l'Autorité et peut être renouvelé selon les modalités prescrites par l'Autorité.

e) Un AOP non utilisé à l'expiration de sa période de validité ne peut être renouvelé par l'(Autorité), même si le titulaire de l'AOP peut demander une nouvelle délivrance.

f) Le détenteur d'un AOP est tenu de démontrer sa capacité à continuer à respecter les conditions énoncées dans l'AOP.

g) Le titulaire d'un AOP soumet (annuellement) à l'(Autorité) une liste indiquant les noms de ses actionnaires ou de toute(s) personne(s) détenant une participation supérieure à (xx% (xxx pour cent)), telle que prescrite par l'(Autorité), dans la société, ainsi que les noms de toute personne pour le compte de laquelle ces actions sont détenues.

h) Tout titulaire d'un AOP doit déposer auprès de l'(Autorité) une copie conforme de tout contrat ou accord ayant une incidence sur le transport aérien, ou de toute modification ou annulation de celui-ci, entre le transporteur aérien et tout autre transporteur aérien ou tout autre organisme. L'(Autorité) peut désapprouver un tel contrat ou accord, qu'il ait été approuvé précédemment ou non, s'il est jugé contraire au présent règlement, aux règles et aux ordonnances de l'(Autorité) ou à l'intérêt public.

i) L'(Autorité) suspendra et/ou révoquera un AOP si le titulaire de l'AOP enfreint les conditions qui y sont énoncées, la loi sur l'aviation civile (Civil Aviation Act), les règlements, les règles et les ordonnances qui en découlent.

NOTA BENE:

A) Si l'Autorité décide de suspendre et/ou de révoquer un POA, elle le fera :

(1) adresser au titulaire de l'AOP une notification écrite précisant la ou les violations ;

(2) Préciser dans la notification écrite que le titulaire du POA a le droit de présenter des observations écrites concernant la ou les violations présumées dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la notification écrite de l'(Autorité) ;

(3) Dès réception des observations du titulaire de l'AOP, l'(Autorité) procède à une évaluation et informe le titulaire de l'AOP de sa décision ; et

(4) Nonobstant ce qui précède, l'Autorité peut, par notification écrite, communiquer au titulaire de l'AOP sa décision de suspendre et/ou de révoquer l'AOP si cela est dans l'intérêt de la sécurité.

j) L'Autorité publie la décision relative à une demande de suspension et/ou de révocation d'un AOP.

2.3 Autorisation de vol non commercial (PNCF)

2.3.1 La présente section s'applique aux opérations aériennes effectuées à des fins non commerciales ou privées :

a) Nul ne peut utiliser un aéronef à des fins non commerciales s'il n'est pas titulaire d'une autorisation de vol non commercial (PNCF) délivrée par l'(Autorité).

b) La demande d'octroi, de renouvellement et de modification d'un PNCF est adressée par écrit à l'(Autorité) et répond aux exigences spécifiées par l'(Autorité) ou à toute autre information publiée périodiquement par l'(Autorité).

c) L'(Autorité) peut accorder ou renouveler le PNCF si elle estime que le demandeur s'est conformé aux conditions d'octroi ou de renouvellement du PNCF prescrites par l'(Autorité).

d) Un PNCF est valable pour une période spécifiée par l'Autorité et peut être renouvelé dans les conditions spécifiées par l'Autorité de temps à autre.

e) Un PNCF non utilisé à l'expiration de sa période de validité ne peut être renouvelé par l'(Autorité), même si le détenteur du PNCF peut demander une nouvelle délivrance.

f) Le détenteur d'un PNCF doit continuer à démontrer à l'(Autorité) sa capacité à remplir les conditions énoncées dans le PNCF. En outre, le titulaire doit disposer de ressources suffisantes pour assurer l'entretien et l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef.

g) Tout titulaire d'un PNCF doit déposer auprès de l'Autorité une copie conforme de tout contrat ou accord concernant le transport aérien, ou de toute modification ou annulation de celui-ci, entre le titulaire et toute autre personne, y compris les transporteurs aériens.

h) L'(Autorité) suspend et/ou révoque un PNCF si son détenteur enfreint les conditions qui y sont énoncées, la loi sur l'aviation civile, les règlements, les règles et les ordonnances qui en découlent.

NOTA BENE:

A) Si l'(Autorité) décide de suspendre et/ou de révoquer un PNCF, l'(Autorité) doit :

(1) adresser au titulaire du PNCF une notification écrite précisant la ou les violations ;

(2) Préciser dans la notification écrite le droit du titulaire du PNCF de présenter des observations écrites concernant la ou les violations présumées dans un délai de XXXX jours à compter de la réception de la notification écrite de l'(Autorité) ;

(3) Dès réception des observations du détenteur du PNCF, l'(Autorité) procède à une évaluation et informe le détenteur du PNCF de sa décision ;

(4) Nonobstant ce qui précède, l'(Autorité) peut, par notification écrite, communiquer au titulaire du PNCF sa décision de suspendre et/ou de révoquer le PNCF si cela est dans l'intérêt de la sécurité.

(5) L'Autorité peut fixer une redevance qu'elle peut déterminer pour le traitement de l'octroi et du renouvellement du PNCF. Le détenteur d'un PNCF est tenu de payer, en cas de modification de son permis, la redevance fixée périodiquement par l'Autorité.

k) L'(Autorité) peut publier la décision concernant une demande de suspension et/ou de révocation d'un PNCF.

2.4 Licence d'organisateur de voyages aériens (ATOL)

2.4.1 Le présent article s'applique aux organisateurs de voyages qui organisent des voyages de vacances, des voyages organisés, des événements spéciaux et des pèlerinages religieux.

a) Nul ne peut organiser des voyages à des fins de vacances, de forfaits touristiques, d'événements spéciaux ou de pèlerinages religieux s'il n'est pas titulaire d'une licence d'organisateur de voyages aériens (ATOL) ou d'une autre autorisation délivrée par l'Autorité.

b) La demande d'octroi ou de renouvellement d'un ATOL est adressée par écrit à l'(Autorité) et répond aux exigences spécifiées par l'(Autorité) ou à toute autre information publiée par l'Autorité de temps à autre.

c) L'Autorité, si elle estime que le demandeur a rempli les conditions prescrites pour l'octroi ou le renouvellement de l'ATOL, octroie ou renouvelle la licence.

d) Un ATOL est valable pour une période spécifiée par l'Autorité et peut être renouvelé selon les modalités prescrites par l'Autorité.

e) Un ATOL non utilisé à l'expiration de sa période de validité ne peut être renouvelé par l'(Autorité), même si le titulaire de l'ATOL peut demander une nouvelle délivrance.

f) Le titulaire d'un ATOL doit continuer à démontrer à l'(Autorité) sa capacité à remplir les conditions énoncées dans l'ATOL.

g) L'(Autorité) fixe les frais qui peuvent être déterminés pour le traitement de l'octroi et du renouvellement d'un ATOL.

h) L'(Autorité) suspendra et/ou révoquera un ATOL si le titulaire de l'ATOL contrevient aux termes et conditions de celui-ci, de la (loi sur l'aviation civile, des règlements, des règles et de l'ordonnance) qui en découlent.

NOTA BENE:

A) Si l'(Autorité) décide de suspendre et/ou de révoquer un ATOL, elle le fera :

(1) adresser au titulaire de l'ATOL une notification écrite précisant la ou les violations ;

(2) Préciser dans la notification écrite le droit du titulaire de l'ATOL de présenter des observations écrites concernant la ou les violations alléguées dans un délai de XXXX jours à compter de la réception de la notification écrite de l'(Autorité) ;

(3) Après avoir reçu les observations du titulaire de l'ATOL, l'(Autorité) procède à une évaluation et informe le titulaire de l'ATOL de sa décision ;

(4) Nonobstant ce qui précède, l'(Autorité) peut, par notification écrite, communiquer au titulaire de l'ATOL sa décision de suspendre l'ATOL si cela est dans l'intérêt de la sécurité.

i) L'Autorité publie la décision relative à une demande de suspension et/ou de révocation d'un ATOL.

2.5 Autorisation de services d'aviation aérienne (PAAS)

2.5.1 La présente (section) s'applique à la fourniture de services de travail aérien, d'aéroclub, d'école de pilotage, de levés topographiques aériens dans le cadre d'études d'ingénierie routière et de tout autre service pouvant être désigné par l'(Autorité) de temps à autre.

a) Nul ne peut fournir des services aériens tels que travail aérien, aéroclub, école de pilotage, relevés topographiques aériens dans le cadre de l'ingénierie routière studies et tout autre service pouvant être désigné par l'Autorité de temps à autre, à moins que cette personne ne soit titulaire d'un permis de services aériens (PAAS) ou d'autres autorisations délivrées par l'Autorité.

b) La demande d'octroi ou de renouvellement d'un PAAS doit être adressée par écrit à l'(Autorité) et doit satisfaire aux exigences spécifiées ainsi qu'aux autres informations qui peuvent être publiées par l'(Autorité) de temps à autre.

c) L'Autorité, si elle estime que le demandeur a satisfait aux exigences prescrites pour l'octroi ou le renouvellement du PAAS, accorde ou renouvelle le PAAS.

d) Un PAAS est valable pour une période spécifiée par l'Autorité et peut être renouvelé selon les modalités spécifiées par l'Autorité de temps à autre.

e) Un PAAS non utilisé à l'expiration de sa période de validité ne peut être renouvelé par l'(Autorité), même si le titulaire du PAAS peut demander une nouvelle délivrance.

f) Le titulaire d'un PAAS doit continuer à démontrer à l'Autorité sa capacité à remplir les conditions énoncées dans le PAAS.

g) Chaque détenteur d'un PAAS soumet à l'(Autorité) (annuellement) ou à tout moment jugé opportun par l'(Autorité), une liste indiquant les noms de ses actionnaires ou de toute personne détenant plus de (xxx pour cent (xx%)) d'actions dans la société, ainsi que les noms de toute personne pour le compte de laquelle ces actions sont détenues, ou selon les modalités prescrites.

h) Chaque titulaire d'un PAAS doit déposer auprès de l'(Autorité) une copie conforme de tout contrat ou accord concernant le transport aérien, ou de toute modification ou annulation de celui-ci, entre le titulaire du PAAS et un transporteur aérien ou d'autres organismes.

i) L'(Autorité) suspendra et/ou révoquera un PAAS si le détenteur du PAAS contrevient aux conditions qui y sont énoncées, à la (loi sur l'aviation civile, aux règlements,

aux règles et aux ordonnances) qui en découlent.

NOTA BENE:

A. Si l'(Autorité) décide de suspendre et/ou de révoquer un PAAS, l'(Autorité) :

(1) adresser au titulaire du PAAS une notification écrite précisant la ou les violations ;

(2) Préciser dans la notification écrite le droit du titulaire du PAAS de présenter des observations écrites concernant la ou les violations présumées dans un délai de XXXX jours à compter de la réception de la notification écrite de l'(Autorité) ;

(3) Après avoir reçu les observations du titulaire du PAAS, l'(Autorité) procède à une évaluation et informe le titulaire du PAAS de sa décision ; et

(4) Notobstant ce qui précède, l'(Autorité) peut, par notification écrite, communiquer au titulaire du PAAS sa décision de suspendre le PAAS si cela est dans l'intérêt de la sécurité.

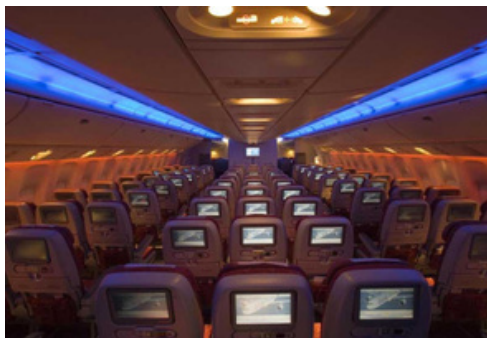
j) L'(Autorité) publie la décision relative à une demande de suspension et/ou de révocation d'un PAAS.

3 : OPÉRATIONS DES COMPAGNIES AÉRIENNES NATIONALES

3.1 La présente (section) s'applique aux compagnies aériennes établies dans [l'État] qui exploitent des services commerciaux.

a) Sous réserve du présent règlement, les transporteurs aériens nationaux peuvent déterminer la ou les routes à exploiter, la ou les fréquences d'exploitation et les tarifs à appliquer.

b) Toutes les compagnies aériennes nationales opérant dans [l'État] notifient à [l'Autorité] la ou les liaisons à exploiter, la ou les fréquences d'exploitation et les tarifs pratiqués avant l'introduction de ces liaisons, fréquences et tarifs conformément aux exigences spécifiées par [l'Autorité] ou à toute autre information pouvant être publiée par [l'Autorité] de temps à autre.



3.2 Opérations intérieures régulières et non régulières - Opérations commerciales

3.2.1 Avant le début de l'exploitation, le titulaire de la licence ou du permis doit

a) obtenir un certificat de transporteur aérien (CTA) auprès de l'(Autorité) ;

b) se conformer aux dispositions des (lois, règlements et directives pertinentes) qui en découlent ; et

c) apporter la preuve d'une couverture d'assurance adéquate pour les passagers, le fret, le courrier et les tiers.

3.2.2 Les opérateurs non réguliers soumettent les manifestes des passagers et du fret, les lettres de transport aérien et les factures des services aux clients à l'(Autorité) pour notification ;

3.3 Opérations non commerciales

3.3.1 Les titulaires d'une autorisation de vol non commercial (PNCF) doivent :

a) avant le début des opérations, obtenir les certificats de sécurité pertinents prescrits par l'(Autorité) ;

b) pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, obtenir les certificats d'exploitation correspondants délivrés par l'(Autorité) ;

c) soumettre à l'Autorité les détails de leurs opérations aériennes, y compris les noms des passagers transportés, les itinéraires empruntés et les horaires des opérations ;

d) ne pas s'engager dans une forme quelconque de transport de passagers, de marchandises ou de courrier pour le compte d'autrui ; et

e) exercer leur activité conformément aux conditions spécifiées dans leur permis.

3.4 Services d'aviation aérienne

3.4.1 Les titulaires d'un permis de services d'aviation aérienne (PAAS) doivent :

a) obtenir (les certificats de sécurité pertinents) auprès de (l'autorité) avant le début des opérations ;

- b) ne pas s'engager dans une forme quelconque de transport de passagers, de marchandises ou de courrier pour le compte d'autrui ;
- c) ne pas s'engager dans une forme d'exploitation différente de celles spécifiées dans leur permis ; et
- d) exercer leur activité conformément aux conditions énoncées dans leur permis.

3.5 Opérations d'auto-assistance

3.5.1. Lorsqu'un transporteur aérien national décide de faire de l'auto-assistance, il doit obtenir l'approbation de l'(Autorité) après avoir dûment satisfait aux exigences spécifiées dans le présent règlement (section 5.1.2).

3.6 Voyages organisés à forfait

3.6.1 Les titulaires d'une licence d'organisateur de voyages aériens (ATOL) doivent :

- a) ne pas effectuer d'opérations aériennes ;
- b) disposer de garanties bancaires et d'assurance actuelles et suffisantes pour couvrir leurs opérations ; et
- c) exercer leur activité conformément aux conditions spécifiées dans leur licence.

3.7 Opérations régionales et internationales des compagnies aériennes (de l'État)

3.7.1 Opérations régulières des compagnies aériennes désignées par [l'État].

3.7.1. 1L'(Autorité) délivre un (permis de transporteur aérien (ACP)) aux compagnies aériennes désignées [de l'État] sur les liaisons internationales, sous réserve qu'elles remplissent les conditions spécifiées par l'(Autorité).

3.7.1. 2Toutes les compagnies aériennes [de l'État] désignées sur les liaisons régionales et internationales doivent, en plus de l'obtention des certificats de sécurité, présenter :

- a) la preuve d'une capacité financière adéquate pour ces opérations ; et
- b) Preuve de l'exploitation domestique pendant (au moins xxx (xx) mois) ou selon les prescriptions de l'(Autorité).

3.8 Opérations régionales et internationales par les opérateurs non réguliers

3.8.1 Les titulaires d'un CTA ne sont pas tenus d'obtenir une autorisation de vol auprès de (l'autorité) avant d'entreprendre des opérations internationales non régulières, mais ils sont tenus de quitter le pays et d'y entrer par des aéroports douaniers désignés.

- b) ne pas s'engager dans une forme quelconque de transport de passagers, de marchandises ou de courrier pour le compte d'autrui ;
- c) ne pas s'engager dans une forme d'exploitation différente de celles spécifiées dans leur permis ; et
- d) exercer leur activité conformément aux conditions énoncées dans leur permis.

3.5 Opérations d'auto-assistance

3.5.1. Lorsqu'un transporteur aérien national décide de faire de l'auto-assistance, il doit obtenir l'approbation de l'(Autorité) après avoir dûment satisfait aux exigences spécifiées dans le présent règlement (section 5.1.2).

3.6 Voyages organisés à forfait

3.6.1 Les titulaires d'une licence d'organisateur de voyages aériens (ATOL) doivent :

- a) ne pas effectuer d'opérations aériennes ;
- b) disposer de garanties bancaires et d'assurance actuelles et suffisantes pour couvrir leurs opérations ; et
- c) exercer leur activité conformément aux conditions spécifiées dans leur licence.

3.7 Opérations régionales et internationales des compagnies aériennes (de l'État)

3.7.1 Opérations régulières des compagnies aériennes désignées par [l'État].

3.7.1. 1L'(Autorité) délivre un (permis de transporteur aérien (ACP)) aux compagnies aériennes désignées [de l'État] sur les liaisons internationales, sous réserve qu'elles remplissent les conditions spécifiées par l'(Autorité).

3.7.1. 2Toutes les compagnies aériennes [de l'État] désignées sur les liaisons régionales et internationales doivent, en plus de l'obtention des certificats de sécurité, présenter :

- a) la preuve d'une capacité financière adéquate pour ces opérations ; et
- b) Preuve de l'exploitation domestique pendant (au moins xxx (xx) mois) ou selon les prescriptions de l'(Autorité).

3.8 Opérations régionales et internationales par les opérateurs non réguliers

3.8.1 Les titulaires d'un CTA ne sont pas tenus d'obtenir une autorisation de vol auprès de (l'autorité) avant d'entreprendre des opérations internationales non régulières, mais ils sont tenus de quitter le pays et d'y entrer par des aéroports douaniers désignés.

3.8.2 Les opérateurs non réguliers soumettent les manifestes des passagers et du fret, les lettres de transport aérien et les factures des services aux clients à l'(Autorité) pour notification ;

- b) ne pas s'engager dans une forme quelconque de transport de passagers, de marchandises ou de courrier pour le compte d'autrui ;
- c) ne pas s'engager dans une forme d'exploitation différente de celles spécifiées dans leur permis ; et
- d) exercer leur activité conformément aux conditions énoncées dans leur permis.

3.5 Opérations d'auto-assistance

3.5.1. Lorsqu'un transporteur aérien national décide de faire de l'auto-assistance, il doit obtenir l'approbation de l'(Autorité) après avoir dûment satisfait aux exigences spécifiées dans le présent règlement (section 5.1.2).

3.6 Voyages organisés à forfait

3.6.1 Les titulaires d'une licence d'organisateur de voyages aériens (ATOL) doivent :

- a) ne pas effectuer d'opérations aériennes ;
- b) disposer de garanties bancaires et d'assurance actuelles et suffisantes pour couvrir leurs opérations ; et
- c) exercer leur activité conformément aux conditions spécifiées dans leur licence.

3.7 Opérations régionales et internationales des compagnies aériennes (de l'État)

3.7.1 Opérations régulières des compagnies aériennes désignées par [l'État].

3.7.1. 1L'(Autorité) délivre un (permis de transporteur aérien (ACP)) aux compagnies aériennes désignées [de l'État] sur les liaisons internationales, sous réserve qu'elles remplissent les conditions spécifiées par l'(Autorité).

3.7.1. 2Toutes les compagnies aériennes [de l'État] désignées sur les liaisons régionales et internationales doivent, en plus de l'obtention des certificats de sécurité, présenter :

- a) la preuve d'une capacité financière adéquate pour ces opérations ; et
- b) Preuve de l'exploitation domestique pendant (au moins xxx (xx) mois) ou selon les prescriptions de l'(Autorité).

3.8 Opérations régionales et internationales par les opérateurs non réguliers

3.8.1 Les titulaires d'un CTA ne sont pas tenus d'obtenir une autorisation de vol auprès de l'(autorité) avant d'entreprendre des opérations internationales non régulières, mais ils sont tenus de quitter le pays et d'y entrer par des aéroports douaniers désignés.

3.8.2 Les opérateurs non réguliers soumettent les manifestes des passagers et du fret, les lettres de transport aérien et les factures des services aux clients à l'(Autorité) pour notification ;

4 : EXPLOITATION PAR DES COMPAGNIES AÉRIENNES ÉTRANGÈRES

4.1 Opérations des compagnies aériennes étrangères à destination et en provenance de (État)

4.1.1 La présente (section) s'applique aux transporteurs aériens étrangers désignés qui demandent à exercer des activités de transport aérien international régulier et non régulier à destination et au départ de (État).

4.2 Opérations régulières des compagnies aériennes étrangères

4.2.1 Aucune compagnie aérienne étrangère ne peut effectuer d'opérations régulières à destination ou au départ de (État) sans un (Foreign Carrier Operating Permit (FCOP) ou une permission ou autorisation équivalente) délivré par l'(Autorité).

4.2.2. L'(Autorité) n'accordera un permis d'exploitation ou une autorisation à un transporteur aérien étranger que si le demandeur :

- a) est titulaire d'une licence de transporteur aérien et d'un certificat de transporteur aérien (CTA) en cours de validité, délivrés par l'autorité compétente de son État ;
- b) a mis en place des polices d'assurance appropriées telles que prescrites par l'(Autorité) ;
- c) dispose d'un programme de sûreté approuvé par l'autorité compétente de son État et accepté par le (État) ;
- d) a désigné un représentant dans (l'État) ;
- e) respecte, le cas échéant, les dispositions de l'accord de services aériens applicable ; et
- f) a soumis un programme et un horaire de vol conformément aux dispositions de l'ASA.

4.2.3 Les compagnies aériennes étrangères qui demandent à exploiter des services réguliers à destination et au départ de (l'État) doivent soumettre tous les documents justificatifs sous la forme, timing , et de la manière prescrite par l'(Autorité), y compris :

- a) les coordonnées de la compagnie aérienne candidate ;
- b) les informations et documents relatifs à l'aéronef ;
- c) le manuel de sûreté de la compagnie aérienne (ou la preuve de son approbation) ;
- d) le manuel des marchandises dangereuses des compagnies aériennes (ou la preuve de son approbation), le cas échéant ;

e) une couverture d'assurance complète pour les aéronefs, les passagers, le fret, le courrier et les responsabilités à l'égard des tiers ;

f) tout autre document pertinent jugé nécessaire par l'(Autorité), y compris, mais sans s'y limiter :

(i) Tarifs proposés sur les itinéraires.

(ii) le programme et l'horaire des vols proposés.

(iii) Accords commerciaux existants et proposés avec d'autres opérateurs (alliance, partage de code, interligne, agence commerciale, etc.

(iv) la preuve que les critères de propriété et de contrôle de la compagnie aérienne sont conformes à l'accord de services aériens applicable.

(v) toute autre licence ou tout autre agrément délivré par les autorités aéronautiques du pays de désignation de la compagnie aérienne.

NOTA BENE:

Les demandes des compagnies aériennes établies dans les États membres de la décision

de Yamoussoukro (DY) seront acceptées conformément aux dispositions applicables à la désignation des compagnies aériennes et à l'autorisation d'exploitation (article 6) de la DY.

4.2.4. L'(Autorité) effectue une évaluation de la sécurité de la compagnie aérienne avant la délivrance du (FCOP ou de la permission ou autorisation équivalente) et le début de l'exploitation.

4.2.6 La demande d'octroi d'un (FCOP ou d'une permission ou autorisation équivalente) doit être faite par écrit selon les modalités spécifiées par l'(Autorité) ou prescrites par l'(Autorité) de temps à autre.

4.2.7 Le transporteur aérien étranger ne doit pas pratiquer l'auto-assistance, sauf autorisation de l'autorité).

4.3. Opérations non régulières (charter) par des compagnies aériennes étrangères

4.3.1 Aucune compagnie aérienne étrangère ne doit se livrer à des opérations non régulières (charter) de transport de passagers et/ou de fret à destination et au départ de (État), sauf en conformité avec les réglementations applicables (État).

4.3.2 Les opérations non régulières (charter) des compagnies aériennes étrangères couvertes par des accords de services aériens ou d'autres accords internationaux sont accordées conformément aux dispositions applicables de ces arrangements et accords.

4.3.3 Le cas échéant, les compagnies aériennes étrangères qui effectuent des vols non réguliers (charters) à destination et au départ de (l'État) ne peuvent opérer qu'en collaboration avec un titulaire d'une licence (ATOL).

4.3.4 Les compagnies aériennes étrangères qui demandent à exercer des activités non régulières (charter) doivent soumettre à l'Autorité les documents suivants :

a) Formulaire de demande de charte ;

b) Certificat de transporteur aérien (CTA) ;

c) Certificats d'assurance (passagers, bagages, fret, courrier et responsabilité civile) ;

d) l'accord de charte, le cas échéant ;

e) Documents techniques de l'aéronef (par exemple, certificat de navigabilité, certificat d'immatriculation, certificat de remise en service, licence de station radio, certificat acoustique, etc ;

f) Garantie bancaire/dépôt pour couvrir les obligations découlant du contrat d'affrètement/des opérations ;

g) Programme de vols charter (catégorie de charter, horaire, type d'avion, nombre de sièges) ;

h) Programme approuvé de sûreté aérienne ; et

i) Tout autre document jugé pertinent par l'(Autorité).

5 : SERVICES D'AVIATION ALLIÉS

5.1. Enregistrement et octroi de licences pour les entreprises aéronautiques alliées

5.1.1 La présente (section) s'applique à l'enregistrement ou à l'octroi de la licence des entreprises aéronautiques connexes, selon les modalités définies par l'Autorité.

5.1.2 Personne (ne peut/doit) entreprendre les activités suivantes sans un certificat d'enregistrement ou une licence délivré par l'(Autorité) conformément aux exigences spécifiées par l'(Autorité).

a) Assistance en escale (licence) ;

b) Agent de compagnies aériennes étrangères (certificat d'enregistrement) ;

c) Agence de voyage (certificat d'enregistrement) ;

d) Agence de fret et expédition de fret aérien (certificat d'enregistrement) ;

e) Services de restauration en vol (licence) ;

f) Fournisseur de carburant d'aviation (certificat d'enregistrement) ;

g) Établissements de formation au transport aérien (licence) ;

h) Pièces détachées d'aéronefs, vente ou location/maintenance (licence) ; et

j) Autres services liés à l'aviation.



NOTA BENE:

A) Les exigences relatives à la demande visée au point 5.1.2 sont les suivantes :

- (i) la preuve de l'existence de ressources suffisantes pour l'exécution des obligations actuelles et potentielles ;
- (ii) Détails sur le demandeur (établissement légal, composition et type de société, capital social, plan d'affaires) ;
- (iii) Exigences opérationnelles et techniques pour le type de services à certifier/agréer ;
- (iv) Manuels d'organisation et d'exploitation en fonction de l'activité (opérations, sûreté, marchandises dangereuses) ;
- (v) Exigences financières (preuve de la capacité financière à entreprendre l'activité/les opérations) ;
- (vi) Validité et portée du certificat/de la licence ;
- (vii) toute autre information, condition ou exigence supplémentaire et, le cas échéant, les conditions et exigences relatives à son renouvellement ;
- (viii) l'accès aux locaux, à l'entrepôt et aux documents nécessaires à la délivrance du certificat d'enregistrement ou de la licence

5.1.3 Aucun exploitant d'aérodrome ne peut exercer de discrimination à l'encontre d'une compagnie aérienne ou d'un prestataire de services aéronautiques connexes dans la fourniture de services ou d'installations.

5.1.4 Tous les prestataires de services alliés soumettent (sur une base annuelle) toutes les données financières et opérationnelles sous la forme et selon les modalités prescrites par l'(Autorité).

6 : SURVEILLANCE CONTINUE DES COMPAGNIES AÉRIENNES TITULAIRES D'UNE LICENCE

6.1 Le présent article s'applique à la surveillance continue des activités des transporteurs aériens titulaires d'une licence [d'État], afin de s'assurer de leur capacité financière à poursuivre et à maintenir leurs activités aériennes.

6.1.2 Les compagnies aériennes assurent une gestion financière appropriée, transparente et prudente dans la conduite de leurs opérations.

6.1.3 Les compagnies aériennes soumettent toutes les données financières, opérationnelles et relatives au trafic sous la forme et selon les modalités prescrites par l'(Autorité).

6.1.4 Les compagnies aériennes soumettent leurs états financiers annuels vérifiés et leurs rapports de gestion à l'(Autorité) après approbation des états financiers annuels et du rapport du commissaire aux comptes.

6.1.5 Dès réception des documents de la compagnie aérienne mentionnés ci-dessus, l'(Autorité) les examine et communique sa décision à la compagnie aérienne.

7 : RÉGULATION ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS ET DES FOURNISSEURS DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANSP)

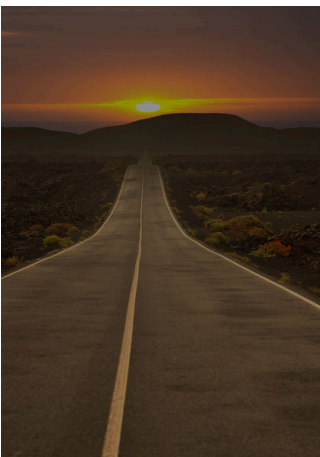
7.1. La présente section s'applique à la réglementation économique des aéroports, des services de navigation aérienne et des autres services connexes.

7.1.1 Toute personne (gouvernement régional, provincial) souhaitant fournir des services aéroportuaires et de navigation aérienne doit soumettre à l'(Autorité) des preuves de sa capacité financière.

7.1.2 Les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, et les autres prestataires de services doivent obtenir, le cas échéant, l'approbation de l'(Autorité) avant de fixer, de réviser et/ou d'imposer de nouvelles redevances et de nouveaux droits pour la fourniture des services .

7.1.3 Les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne doivent fournir leurs comptes statutaires, leurs barèmes de redevances et, le cas échéant, les modifications apportées aux informations fournies dans leur demande initiale, ou d'autres données à l'(Autorité), comme cela peut être prescrit par l'(Autorité) .

7.1.4 Le(s) aéroport(s) et le(s) prestataire(s) de services de navigation aérienne adhèrent aux principes et procédures du Doc 9082 de l'OACI concernant la non-discrimination, l'adéquation des coûts, la transparence et la consultation des usagers dans l'application des redevances et des droits.



7.1.5 Le(s) aéroport(s) et le(s) prestataire(s) de services de navigation aérienne doivent fournir à l'Autorité des informations sur la répartition des coûts de fourniture des services et la justification du calcul des redevances.

7.1.6 Les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne doivent respecter les politiques, principes et lignes directrices contenus dans les documents de l'OACI, Doc 9626 (Manual on the Regulation of International Air Transport) Doc. 9587 (Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international), Doc. 8632 (Politiques de l'OACI en matière de taxation dans le domaine du transport aérien international), Doc 9980 (Manuel sur la privatisation de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne), Doc.9082 (Politiques de l'OACI en matière de redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne), Doc.9562 (Manuel économique des aéroports) et Doc.9161 (Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne) ou tout amendement à ces documents.

7.1.7 Le(s) aéroport(s) et le(s) prestataire(s) de services de navigation aérienne doivent soumettre à l'Autorité un plan d'affaires (quinquennal), ou tout autre plan déterminé par l'Autorité.

7.1.8 Le(s) aéroport(s) et le(s) prestataire(s) de services de navigation aérienne soumettent chaque année des rapports financiers dans un format prescrit par l'Autorité.

7.1.9 Les rapports financiers comprennent, sans s'y limiter, l'état des recettes et des dépenses, le compte de résultat, l'état de la situation financière, l'état des flux de trésorerie, la police d'assurance et la preuve du paiement des primes, ainsi que d'autres rapports qui peuvent être exigés par l'Autorité).

8 : STATISTIQUES

8.1 La présente (section) établit les modalités de collecte des données relatives au transport aérien auprès des compagnies aériennes, des aéroports (), des prestataires de services de navigation aérienne () et des autres opérateurs de l'aviation civile dans l'État.

8.1.1 Les dispositions de la présente section s'appliquent :

- a) les compagnies aériennes en vertu des lois nationales de [l'État] ;
- b) les compagnies aériennes étrangères opérant en (État) conformément aux accords sur les services aériens conclus entre [État] et d'autres États ;
- c) les entités responsables de la gestion des aéroports ;
- d) Fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ;
- e) Les sociétés d'assistance en escale (GHC) ;
- f) Centre de formation aéronautique ;
- g) Organismes de maintenance d'aéronefs (OMA) ;
- h) tout autre prestataire/opérateur de services de l'aviation civile.

8.1.2 La collecte de données statistiques se rapporte à l'activité exercée par chaque opérateur visé au paragraphe 8.1.1 et peut inclure tout ou partie des données suivantes :

- a) Mouvements d'aéronefs, passagers, fret et courrier transportés par les compagnies aériennes ;
- b) L'équipement de vol, sa capacité et son immatriculation ;
- c) Personnel (administratif, technique) ;
- d) Structure de l'itinéraire
- e) Trafic par étape et par nature (programmé et non programmé) ;
- f) Trafic aéroportuaire entrant et sortant ;
- g) Rapport et notification des accidents et incidents d'aéronefs ;
- h) Informations opérationnelles ;
- i) Autres activités liées à l'aviation civile.

8.1.3 Les compagnies aériennes, les aéroports, les ANSP et les autres prestataires de services doivent soumettre à l'(Autorité) des données statistiques sur leurs opérations dans le format prescrit par l'(Autorité).

8.1.4 Les compagnies aériennes, les aéroports, les ANSP et les autres prestataires de services accordent à l'(Autorité) l'accès aux informations, aux documents et aux locaux pour lui permettre d'exercer ses fonctions.

8.1.5 Le titulaire d'une licence, d'un permis ou d'un certificat visé au point 8.1.3 ci-dessus ne doit pas faire de déclaration frauduleuse ou intentionnellement fautive à l'Autorité.

NOTA BENE:

A) Aux fins de la collecte de ces données statistiques, qui seront traitées de manière confidentielle et utilisées uniquement à des fins de surveillance réglementaire et d'analyse statistique dans le domaine de l'aviation civile, la soumission de données dans les formulaires OACI suivants, tels que prescrits par l'(Autorité) :

OACI - Formulaire de rapports statistiques sur le transport aérien

Formulaire A	Trafic - Transporteurs aériens commerciaux
Formulaire A-S	Trafic - Transporteurs aériens commerciaux
Formulaire B	Origine et destination du vol
Formulaire C	Trafic par étape de vol
Formulaire D	Flotte et personnel - Transporteurs aériens commerciaux
Formulaire EF	Données financières - Transporteurs aériens commerciaux
Formulaire H	Trafic aéroportuaire
Formulaire I	Trafic aéroportuaire
Formulaire I-S	Trafic aéroportuaire - Exigences de dépôt
Formulaire J	Données financières des aéroports
Formulaire K	Données financières des services de navigation aérienne
Formulaire L	Statistiques de trafic des services en route
Formulaire M	Consommation de carburant et trafic
Formulaire N	Personnel aéronautique, licences et formation

9 : ASSURANCE AVIATION

9.1 Le présent article prescrit le type de couverture d'assurance que doivent souscrire tous les prestataires de services aéronautiques.

9.1.2 Nul ne peut exploiter un aéronef dans la catégorie du transport aérien public s'il ne dispose pas d'une assurance adéquate et valide.

9.1.3. Les prestataires de services d'aérodrome, de navigation aérienne, de météorologie aéronautique, d'assistance en escale et d'autres services aéronautiques connexes n'exercent pas leurs activités sans avoir souscrit une assurance adéquate et valide.

9.1.4 Toute personne ayant l'obligation de souscrire une assurance adéquate doit soumettre à l'(Autorité) des copies des certificats d'assurance valides, la preuve du paiement de la prime et les documents relatifs à la police d'assurance, comme spécifié par l'(Autorité).

9.1.5 Toutes les compagnies aériennes, les exploitants d'aérodromes, les services de navigation aérienne, les services de météorologie aéronautique, les services d'assistance en escale et les autres prestataires de services connexes veillent à ce que la prime soit payée en temps voulu et en soumettent la preuve à l'Autorité.

9.1.6 Les compagnies aériennes doivent inclure dans leurs billets une déclaration selon laquelle la responsabilité en cas de décès ou de lésions corporelles des passagers au cours d'un transport aérien à l'intérieur ou au départ de [l'État] est régie par les dispositions des (lois, règlements) en vigueur.

9.1.7 La limite minimale de l'assurance responsabilité civile pour les aéronefs effectuant des opérations commerciales dans un État est fonction de la masse maximale au décollage (MTOW) de l'aéronef, comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

AVIONS À VOILURE FIXE

Category A/C	MTOW (kg)	Limite minimale de responsabilité civile (US\$)
1	1 Jusqu'à 499	375,000
2	500 - 999	750,000
3	1,000 - 2,699	1,500,000
4	2,700 - 5,999	3,500,000
5	6,000 - 11,999	9,000,000
6	12,000 - 24,999	40,000,000
7	25,000 - 49,999	75,000,000
8	50,000 - 199,999	150,000,000
9	200,000 - 499,999	250,000,000
10	500,000 plus	350,000,000

AÉRONEFS - VOILURES TOURNANTES

Category A/C	MTOW (kg)	Limite minimale de responsabilité civile
1	Up to 499	375,000
2	500 - 999	750,000
3	1,000 - 2,699	1,500,000
4	2,700 - 5,999	3,500,000
5	6,000 - 11,999	9,000,000
6	12,000 - 24,999	40,000,000
7	25,000 - 49,999	75,000,000

9.1.8 La couverture d'assurance minimale pour les aéronefs assurant le transport de passagers, de courrier et de marchandises dans [l'État] est fonction de la capacité disponible de l'aéronef.

9.1.9 Les limites de responsabilité en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager, de destruction, de perte ou de retard des bagages et du fret pour les opérations nationales et internationales sont celles prescrites par [l'État] (loi sur l'aviation civile, lois ou règlements).

9.1.10 La couverture minimale assurable pour les aérodromes, la navigation aérienne, les services de météorologie aéronautique, l'assistance en escale et les autres services aéronautiques connexes est prescrite par l'(Autorité). La somme assurable couvre les domaines suivants :

- a) Côté piste et côté ville ;
- b) Dommages corporels ;
- c) Dommages matériels ou perte ;
- d) Détournements et prises d'otages ;
- e) Risques de guerre.

9.1.11 Les exploitants des services aériens suivants doivent souscrire une couverture d'assurance minimale pour leurs activités, telle que prescrite par l'(Autorité).

- a) Aérodrome ;
- b) Services de navigation aérienne ;
- c) Météorologie aéronautique ;
- d) Fournisseur de carburant d'aviation ;
- e) Services d'assistance en escale et autres services connexes.

9.1.12 Chaque prestataire de services de transport aérien doit maintenir à tout moment une couverture d'assurance telle que requise par les lois de [l'État], y compris, mais sans s'y limiter, la responsabilité civile, et doit afficher de manière visible le tableau ou le certificat d'assurance à une réception visitée par les consommateurs ou accessible à ces derniers.

9.1.13 À la demande des fonctionnaires autorisés qui inspectent la compagnie aérienne en vertu de l'article 19 du règlement relatif aux pouvoirs, fonctions et opérations de l'agence d'exécution de la DY, le prestataire de services de transport aérien doit prouver qu'il respecte cette disposition en fournissant aux fonctionnaires le dépôt d'un certificat d'assurance ou d'autres preuves d'une assurance valide auprès d'une compagnie d'assurance tierce reconnue.

10 : PROTECTION DU CONSOMMATEUR

10.1 Champ d'application

10.1.1 La présente section définit les droits des consommateurs de services de transport aérien et fixe les responsabilités des entreprises de transport aérien. Elle s'applique aux passagers disposant de billets émis dans le cadre d'un programme de fidélisation, d'un autre arrangement commercial ou d'un programme d'une compagnie aérienne ou d'un voyageur.

10.1.2 Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent :

- a. gratuit ;
- b. à un tarif réduit non disponible directement ou indirectement au public.

10.2 Interdictions : Pratiques déloyales et trompeuses

10.2.1 Publicité trompeuse :

L'(Autorité) considère que les compagnies aériennes de transport aérien régulier et les agences de voyage sont induites en erreur lorsqu'elles augmentent le prix des services de transport aérien fournis à un consommateur, y compris, mais sans s'y limiter, une augmentation du prix du siège pour le transport de passagers, des bagages, de la surcharge carburant, après que les services de transport aérien ont été achetés par le consommateur. L'achat est réputé avoir eu lieu lorsque le consommateur a payé l'intégralité du montant convenu.

10.2.2 Les compagnies aériennes ou les agents de voyage ne peuvent facturer ou percevoir un tarif supplémentaire (qu'il s'agisse de commissions, de frais de courtage, de frais administratifs ou de tout autre frais) auprès des passagers lorsque le tarif n'a pas été expressément annoncé, affiché dans le matériel de marketing ou expressément communiqué au consommateur lors de la demande initiale affichée.

10.2.3 La compagnie aérienne ou l'agent de voyage doit divulguer, verbalement ou par écrit, avant l'achat d'un billet, les informations suivantes :

(i) le nom du transporteur aérien assurant le transport aérien ; et

(ii) si le vol comporte plusieurs segments, le nom de chaque transporteur aérien assurant le transport aérien pour chacun de ces segments.

10.2.4 Refus d'embarquement persistants.

Les compagnies aériennes ne doivent pas refuser de manière persistante l'embarquement de passagers contre leur gré, sans demander de volontaires ou, à la suite d'une telle demande, ne pas laisser un délai (raisonnable) aux passagers pour se porter volontaires, ou ne pas payer de manière persistante le montant accepté de l'indemnisation.

10.2.5 Abus persistant de la politique des places libres.

Les compagnies aériennes ne refusent pas de manière persistante aux passagers enregistrés le droit de s'asseoir sur les classes de sièges qu'ils ont payées et/ou qui leur ont été attribuées lors de l'enregistrement, en raison de l'imposition d'une politique d'attribution de sièges gratuits.

10.2.6. Vols chroniquement retardés.

Un vol d'une compagnie aérienne effectué au moins (30 fois) au cours d'un trimestre civil ne qui doit déterminer si les coordonnées préférées d'un passager ont été obtenues lorsqu'elles ont été utilisées pour contacter le passager ou si d'autres moyens de communication ont été fournis et dans quelles circonstances.

10.5 Information des consommateurs

10.5.1 La compagnie aérienne, l'agent de voyage et l'agent d'escale doivent, au moment de l'achat du billet ou au comptoir d'enregistrement, informer le passager dans une langue officielle de ce qui suit :

a) l'obligation de fournir un moyen de communication en cas d'urgence ;

b) les annulations prévues ou les retards de longue durée anticipés au moins (12 heures) avant le vol prévu ;

c) les obligations de la compagnie aérienne de fournir des solutions alternatives et des compensations en cas de refus d'embarquement, de place libre, d'annulation de vol, de vol retardé ;

d) le droit de demander des documents, des politiques, des procédures en matière d'assurance, d'indemnisation, d'assistance et des procédures de réclamation conformément au présent règlement ;

e) des moyens de communication alternatifs appropriés en tant qu'analphabète, personnes à mobilité réduite ; et

f) toute autre information que l'(Autorité) peut exiger d'afficher au passager.

10.5.2 Les prestataires de services de transport aérien affichent de manière visible, dans leurs locaux, sur leur site web et sur d'autres supports de marketing pertinents, des informations sur les droits des consommateurs en ce qui concerne les services spécifiques fournis.

10.5.3 Les informations affichées doivent comprendre :

a) La mission du prestataire de services en ce qui concerne spécifiquement le service à la clientèle ;

b) Le droit du client à des informations spécifiques concernant les services fournis ;

c) Le droit de porter plainte contre le prestataire de services s'il ne respecte pas les normes minimales de service ;

d) Les procédures de réclamation indiquant l'organisme auprès duquel la réclamation peut être déposée ; et

e) Le droit à une réparation spécifique, y compris, mais sans s'y limiter, à une indemnisation telle que prescrite par le présent règlement.

10.6 Procédures de réclamation

10.7.1 Les prestataires de services de transport aérien doivent

- i) créer un bureau de protection des consommateurs ou
- ii) une personne de contact dans chaque aéroport qu'il exploite, chargée de recevoir, de résoudre et d'acheminer les plaintes des consommateurs vers son siège, ainsi que d'assurer la liaison avec les autorités aéronautiques, le cas échéant.

10.7 Surréservation

10.7.1 En cas de surréservation d'un vol, la compagnie aérienne prend toutes les mesures nécessaires pour limiter l'effet négatif sur les passagers, y compris, mais sans s'y limiter, en offrant aux passagers des facilités d'embarquement en ligne.

(a) lors de l'utilisation des installations de pré-embarquement, une compagnie aérienne s'attend raisonnablement à refuser l'embarquement sur un vol, elle doit, lorsque cela peut être établi plus de (six) heures avant le vol, contacter les passagers par téléphone, SMS ou courrier électronique.

(b) lorsqu'un passager accepte de renoncer à sa réservation en échange d'avantages dans des conditions à convenir entre le passager concerné et la compagnie aérienne, ne doit pas être inférieur au régime d'indemnisation applicable en vertu du présent règlement.

(c) Les compagnies aériennes doivent, à cet égard, accorder la priorité aux passagers qui voyagent le plus loin de l'aéroport de départ.

10.7.2. Dans le cas où la compagnie aérienne doit refuser l'embarquement lors de l'enregistrement ou pendant l'embarquement le jour du vol, la compagnie aérienne demande des volontaires, sous réserve que ces volontaires soient informés de leurs droits à indemnisation conformément au présent règlement. Si un nombre insuffisant de volontaires se présente, la compagnie aérienne peut alors refuser l'embarquement à des passagers contre leur volonté, sous réserve des conditions suivantes :

a) que le plus petit nombre possible de personnes disposant d'une place réservée confirmée sur ce vol se voient refuser l'embarquement de manière involontaire ; et

b) que les passagers sont indemnisés conformément à son régime d'indemnisation, qui ne peut être inférieur au régime d'indemnisation applicable en vertu du présent règlement.

10.8 Délai

10.9.1 Lorsqu'une compagnie aérienne s'attend raisonnablement à ce qu'un vol soit retardé au-delà de l'heure de départ prévue :

a) entre (deux) et (quatre) heures, la compagnie aérienne doit :

(i) informer les passagers toutes les (45 minutes) de l'heure de départ prévue, des raisons spécifiques du retard et, lorsque le vol est censé durer moins de (3 heures), de leur droit de reprogrammer leur vol sans encourir de pénalités et de voyager dans un délai (convenu) sur la même route, sur un vol exploité par la même compagnie aérienne ;

(ii) fournir (des rafraîchissements) ;

(iii) fournir (deux) appels téléphoniques, SMS ou courriels ; et

(iv) faire annoncer à leur aéroport d'arrivée la nouvelle heure d'arrivée prévue.

b) pendant (quatre heures) ou plus, la compagnie aérienne doit :

(i) informer les passagers toutes les (45 minutes) de l'heure de départ prévue,

10.7 Surréservation

10.7.1 En cas de surréservation d'un vol, la compagnie aérienne prend toutes les mesures nécessaires pour limiter l'effet négatif sur les passagers, y compris, mais sans s'y limiter, en offrant aux passagers des facilités d'embarquement en ligne.

(a) lors de l'utilisation des installations de pré-embarquement, une compagnie aérienne s'attend raisonnablement à refuser l'embarquement sur un vol, elle doit, lorsque cela peut être établi plus de (six) heures avant le vol, contacter les passagers par téléphone, SMS ou courrier électronique.

(b) lorsqu'un passager accepte de renoncer à sa réservation en échange d'avantages dans des conditions à convenir entre le passager concerné et la compagnie aérienne, ne doit pas être inférieur au régime d'indemnisation applicable en vertu du présent règlement.

(c) Les compagnies aériennes doivent, à cet égard, accorder la priorité aux passagers qui voyagent le plus loin de l'aéroport de départ.

10.7 Surréservation

10.7.1 En cas de surréservation d'un vol, la compagnie aérienne prend toutes les mesures nécessaires pour limiter l'effet négatif sur les passagers, y compris, mais sans s'y limiter, en offrant aux passagers des facilités d'embarquement en ligne.

(a) lors de l'utilisation des installations de pré-embarquement, une compagnie aérienne s'attend raisonnablement à refuser l'embarquement sur un vol, elle doit, lorsque cela peut être établi plus de (six) heures avant le vol, contacter les passagers par téléphone, SMS ou courrier électronique.

(b) lorsqu'un passager accepte de renoncer à sa réservation en échange d'avantages dans des conditions à convenir entre le passager concerné et la compagnie aérienne, ne doit pas être inférieur au régime d'indemnisation applicable en vertu du présent règlement.

(c) Les compagnies aériennes doivent, à cet égard, accorder la priorité aux passagers qui voyagent le plus loin de l'aéroport de départ.

10.7.2. Dans le cas où la compagnie aérienne doit refuser l'embarquement lors de l'enregistrement ou pendant l'embarquement le jour du vol, la compagnie aérienne demande des volontaires, sous réserve que ces volontaires soient informés de leurs droits à indemnisation conformément au présent règlement. Si un nombre insuffisant de volontaires se présente, la compagnie aérienne peut alors refuser l'embarquement à des passagers contre leur volonté, sous réserve des conditions suivantes :

a) que le plus petit nombre possible de personnes disposant d'une place réservée confirmée sur ce vol se voient refuser l'embarquement de manière involontaire ; et

b) que les passagers sont indemnisés conformément à son régime d'indemnisation, qui ne peut être inférieur au régime d'indemnisation applicable en vertu du présent règlement.

10.8 Délai

10.9.1 Lorsqu'une compagnie aérienne s'attend raisonnablement à ce qu'un vol soit retardé au-delà de l'heure de départ prévue :

a) entre (deux) et (quatre) heures, la compagnie aérienne doit :

(i) informer les passagers toutes les (45 minutes) de l'heure de départ prévue, des raisons spécifiques du retard et, lorsque le vol est censé durer moins de (3 heures), de leur droit de reprogrammer leur vol sans encourir de pénalités et de voyager dans un délai (convenu) sur la même route, sur un vol exploité par la même compagnie aérienne ;

(ii) fournir (des rafraîchissements) ;

(iii) fournir (deux) appels téléphoniques, SMS ou courriels ; et

(iv) faire annoncer à leur aéroport d'arrivée la nouvelle heure d'arrivée prévue.

b) pendant (quatre heures) ou plus, la compagnie aérienne doit :

(i) informer les passagers toutes les (45 minutes) de l'heure de départ prévue,

des raisons spécifiques du retard et, lorsque le vol est censé durer moins de (2 heures), de leur droit de reprogrammer le vol sans encourir de pénalités et de voyager dans un délai convenu sur la même route, sur un vol exploité par la même compagnie aérienne ;

(ii) fournir des rafraîchissements ;

(iii) fournir un repas ;

(iv) fournir un hébergement à l'hôtel ;

(v) fournir (deux) appels téléphoniques, SMS ou e-mails ;

(vi) fournir le transport entre l'aéroport et le lieu d'hébergement (hôtel ou autre) ; et

(vii) faire annoncer à leur aéroport d'arrivée la nouvelle heure d'arrivée prévue.

c) lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue se situe au moins (six heures) après l'heure de départ précédemment annoncée, la compagnie aérienne doit :

(i) informer les passagers de leur droit au remboursement immédiat de la totalité du billet au prix auquel il a été acheté, pour la ou les parties du voyage non effectuées si le vol n'a plus d'utilité par rapport au plan de voyage initial du passager, et, le cas échéant, à un vol de retour vers le premier point de départ, dans les plus brefs délais ;

(ii) réacheminer le passager, dans des conditions de transport comparables, vers sa destination finale dans les meilleurs délais ; ou

(iii) réacheminer le passager, dans des conditions de transport comparables, vers sa destination finale à une date ultérieure, à la convenance du passager, sous réserve de places disponibles.

d) pour l'application de cette disposition, les conditions supplémentaires suivantes s'appliquent lorsque des dispositions sont prises en vertu des paragraphes a) à c) ci-dessus :

(i) Dans les cas où un passager choisit de reprogrammer un vol en vertu des sous-paragraphes a (i) ou b (i) de la présente disposition, la compagnie aérienne doit s'assurer de la disponibilité des sièges sur le vol demandé par le passager ;

(ii) lorsqu'une compagnie aérienne propose à un passager un vol vers un autre aéroport que celui pour lequel la réservation a été faite, le transporteur aérien effectif prend en charge le coût du transfert du passager de cet autre aéroport soit vers celui pour lequel la réservation a été faite, soit vers une autre destination proche convenue avec le passager ; et

(iii) la compagnie aérienne accorde à tout moment la priorité aux besoins des personnes à mobilité réduite et des personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins des mineurs non accompagnés.

10.9 Annulation du vol

10.9.1 En cas d'annulation d'un vol :

a) lorsque la décision d'annuler le vol est prise moins de 24 heures avant le départ prévu du vol en question et des passagers à l'aéroport, ou lorsque le passager d'un vol de correspondance peut avoir commencé la première partie de son vol avant la décision d'annuler le vol et ne peut avoir connaissance de l'annulation qu'à l'arrivée à l'aéroport, la compagnie aérienne doit :

(i) informer les passagers des raisons spécifiques de l'annulation de leurs vols et des droits prévus par la présente disposition, y compris, mais sans s'y limiter :

(ii) le droit d'annuler leur réservation conformément à la loi ;

(iii) le droit d'être réacheminé ou de se voir proposer un autre moyen de transport, lorsque cela convient au passager en question ;

(iv) les droits à indemnisation ;

(v) offrir des rafraîchissements ; et

(vi) les droits à (deux) appels téléphoniques, SMS ou courriers électroniques.

b) lorsque la décision d'annulation est prise au moins (24 heures) avant le vol, la compagnie aérienne contacte immédiatement les passagers concernés par la décision, leur propose de ne pas se rendre à l'aéroport s'ils n'ont pas encore pris le départ, et les informe de leurs droits en vertu de la présente disposition, y compris, mais sans s'y limiter, les droits suivants :

(i) le droit d'annuler leur réservation ;

(ii) le droit d'être réacheminé ou de se voir proposer un autre moyen de transport, lorsque cela convient au passager en question ; et

(iii) droits à l'indemnisation.

10.9.2 Lorsque les passagers sont informés de l'annulation, la compagnie aérienne leur fournit des explications sur les possibilités de transport de remplacement, qui peuvent inclure, sans s'y limiter, un voyage sur la même compagnie aérienne mais à une date ou une heure différente, que ce soit ou non au départ du même aéroport, un voyage sur une autre compagnie aérienne au départ du même aéroport à une date ou une heure différente, que ce soit ou non au départ du même aéroport, un voyage sur un autre mode de transport, lorsque cela est raisonnable et pratique pour le passager.

10.9.3 Les passagers ont le droit d'être indemnisés par la compagnie aérienne pour un vol annulé, sauf si

a) ils sont informés de l'annulation entre (deux semaines) et (sept) jours avant l'heure de départ prévue et se voient proposer un réacheminement leur

permettant de partir au maximum deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de (quatre heures) après l'heure d'arrivée prévue ; ou

b) ils sont informés de l'annulation moins de (sept jours) avant l'heure de départ prévue et se voient proposer un réacheminement leur permettant de partir au maximum (une heure) avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de (deux heures) après l'heure d'arrivée prévue.

10.9.4 Une compagnie aérienne n'est pas tenue de verser une indemnisation conformément au présent règlement si elle peut prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

NOTA BENE:

La charge de la preuve concernant la question de savoir si et quand le passager a été informé de l'annulation du vol ou des circonstances extraordinaires alléguées incombe à la compagnie aérienne.

10.10 Déclassement

10.11.1 Si une compagnie aérienne place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, y compris, mais sans s'y limiter, en appliquant une politique de sièges gratuits, elle doit le rembourser dans un délai de sept jours :

a) (25 %) du prix du billet pour tous les vols d'une durée inférieure ou égale à (3 heures) ; ou

b) (50 %) du prix du billet pour tous les vols d'une durée supérieure à 3 heures ou plus.

10.10.2 Si une compagnie aérienne place un passager dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, elle n'a droit à aucun paiement supplémentaire.

10.11 Agents de voyage et organisateurs de voyages à forfait

10.11.1 L'agent de voyage ou le voyageur, dans le cadre d'un contrat portant sur un voyage aérien fourni par une compagnie aérienne ainsi que sur d'autres services, y compris, mais sans s'y limiter, l'hébergement et d'autres services touristiques, doit :

a) fournir au consommateur, par écrit ou sous toute autre forme appropriée, avant la conclusion du contrat, des informations générales sur les exigences en matière de passeport et de visa applicables aux ressortissants de l'État concerné et sur les délais pour les obtenir, ainsi que des informations sur les formalités sanitaires requises pour le voyage et le séjour ;

b) fournir au consommateur, par écrit ou sous toute autre forme appropriée, les informations suivantes en temps utile avant le début du voyage :

(i) les heures et lieux des arrêts intermédiaires et des correspondances, ainsi que les détails de la place occupée par le consommateur ;

(ii) le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du représentant de l'organisateur et/ou de son représentant local ou, à défaut, des agences locales auxquelles le consommateur en difficulté pourrait faire appel ;

(iii) en l'absence de tels représentants ou agences, le consommateur doit en tout état de cause recevoir un numéro de téléphone d'urgence ou toute autre information lui permettant de contacter l'agent ou la compagnie aérienne, selon le cas ;

(iv) en cas de voyage ou de séjour de mineurs à l'étranger, les informations permettant d'établir un contact direct avec le mineur ou le tuteur sur le lieu de séjour du mineur ;

(v) des informations sur la conclusion facultative d'une police d'assurance couvrant les frais d'annulation par le consommateur ou les frais d'assistance, y compris le rapatriement, en cas d'accident ou de maladie ; et

(vi) en cas d'empêchement de donner suite au forfait, le consommateur peut céder sa réservation, après avoir averti l'organisateur ou le détaillant de son intention dans un délai raisonnable avant le départ, à une personne qui remplit toutes les conditions applicables au forfait. Le cédant du forfait et le cessionnaire sont solidairement responsables à l'égard de l'organisateur ou du détaillant partie au contrat du paiement du solde dû et de tous les frais supplémentaires qui en découlent .

10.12 Exploitants d'aéroports

10.12.1. L'exploitant d'un aéroport met à la disposition des passagers et de toute autre personne se trouvant dans l'enceinte de l'aéroport les éléments suivants :

a) des avis visibles sur les droits des passagers ;

b) des toilettes décentes et hygiéniques ;

c) un espace raisonnable pour s'asseoir avant l'enregistrement, après les contrôles de sûreté et de passeport et pendant l'attente d'un avion à l'arrivée ou au départ ; et

d) un environnement raisonnablement propre et sûr.

10.13 Droits au remboursement

10.13.1 Lorsque le présent règlement fait référence aux droits du passager au remboursement, le remboursement est effectué dans un délai de trente (30) jours pour le coût total du billet au prix auquel il a été acheté pour le passager :

a) la ou les parties du voyage non effectuées ; et
b) le ou les billets déjà effectués si le vol n'a plus de raison d'être par rapport au plan de voyage initial du passager et, le cas échéant, un vol retour vers le premier point de départ, dans les plus brefs délais.

10.13.2 Le remboursement est effectué sous la forme dans laquelle le billet ou le voyage organisé a été acheté.

10.14 Re-routage

10.14.1 Lorsqu'une compagnie aérienne décide de réacheminer un passager, celui-ci a le droit de :

a) Le remboursement dans les trente (30) jours du coût total du billet au prix auquel il a été acheté, pour la ou les parties du voyage non effectuées, et pour la ou les parties déjà effectuées si le vol n'a plus d'utilité par rapport au plan de voyage initial du passager, le cas échéant ; (et /ou)

b) Un vol retour vers le premier point de départ, dans les meilleurs délais, et un hébergement.

10.14.2 soit un réacheminement, dans des conditions de transport comparables, vers leur destination finale dans les meilleurs délais et un hébergement ; soit à une date ultérieure à la convenance du passager, sous réserve de places disponibles. Lorsqu'une ville ou une région est desservie par plusieurs aéroports et qu'une compagnie aérienne propose à un passager un vol vers un aéroport autre que celui pour lequel la réservation a été faite, la compagnie aérienne prend en charge le coût du transfert du passager de cet aéroport alternatif soit vers celui pour lequel la réservation a été faite, soit vers une autre destination proche, convenue avec le passager.

10.15 Droit à Compensation

10.15.1 Lorsqu'il est fait référence dans le présent règlement au droit du passager à indemnisation, autre que l'indemnisation prévue par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (Convention de Varsovie) ou la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Montréal le 28 mai 1999 (Convention de Montréal), telle qu'elle est applicable dans l'État, les passagers ont le droit de recevoir une indemnisation s'élevant à :

a) (xxx) pour tous les vols dont la durée estimée est inférieure ou égale à (xx minutes/heures) pour l'ensemble du vol ;

b) (xxx) pour tous les vols dont la durée estimée est comprise entre (xx minutes/heures) et (xx minutes/heures) pour l'ensemble du vol ; et

c) (xxx) pour tous les vols dont la durée estimée est supérieure à (xx minutes/heures) pour l'ensemble du vol.

10.15.2 Pour déterminer la durée du vol, la base est la dernière destination à laquelle le refus d'embarquement ou l'annulation retardera l'arrivée du passager après l'heure prévue et inclut toutes les escales, les transits ou toute autre pause prévue dans le vol.

10.15.3 Lorsque les passagers se voient proposer un réacheminement vers leur destination finale sur un autre vol conformément au présent règlement, la compagnie aérienne peut réduire de 50 % l'indemnisation prévue au paragraphe 10.15.1, à condition que l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue pour le vol initialement réservé :

a) de (xxx heures), pour tous les vols d'une durée inférieure ou égale à (xx heures) ; ou

b) de (xxx heures) pour les vols d'une durée comprise entre (xx et xx heures) ; ou de (xxxx heures) pour tous les vols d'une durée supérieure à (xx heures).

10.15.4 L'indemnisation est versée sous la forme dans laquelle le billet ou le voyage organisé a été acheté.

10.16 Retard, destruction, perte ou détérioration des bagages

10.16.1 En cas de retard, de destruction, de perte ou de détérioration des bagages, la responsabilité de la compagnie aérienne est limitée à [montant en monnaie locale], à moins qu'elle n'ait pris toutes les mesures raisonnables pour éviter le dommage ou qu'il lui ait été impossible de prendre de telles mesures.

10.16.2 Dans le cas de bagages enregistrés, la compagnie aérienne est responsable même si elle n'a pas commis de faute, à moins que les bagages ne soient défectueux. Dans le cas de bagages non enregistrés, la compagnie aérienne n'est responsable que si elle a commis une faute.

10.16.3 Le passager peut bénéficier d'une limite de responsabilité plus élevée s'il fait une déclaration spéciale au plus tard lors de l'enregistrement et s'il paie une redevance supplémentaire.

10.16.4. Si les bagages sont retardés, détruits, perdus ou endommagés, le passager doit écrire à la compagnie aérienne et se plaindre auprès d'elle dès que possible. En cas de dommage aux bagages enregistrés, le passager doit écrire et se plaindre dans les [xx jours], et en cas de retard dans les [xx jours], dans les deux cas à compter de la date à laquelle les bagages ont été mis à la disposition du passager.

10.16.5 Si la compagnie aérienne effectuant le vol n'est pas la même que la compagnie aérienne contractante, le passager a le droit d'adresser une plainte ou une réclamation à l'une ou l'autre. La compagnie aérienne contractante est celle dont le nom est indiqué sur le billet.

NOTA BENE:

1. Plaintes des consommateurs Procédures administratives

A.(i) L'(Autorité) désignera dans chaque aéroport un responsable de la protection des consommateurs auquel les plaintes pourront être adressées.

(ii) Une plainte peut être déposée auprès de l'Autorité contre un prestataire de services pour violation du présent règlement en remplissant et en soumettant un formulaire de plainte, après que le consommateur a informé le prestataire de services en question de cette violation et que la plainte n'a pas été résolue.

B.(i) Une plainte peut être déposée par écrit ou selon les modalités prescrites par l'(Autorité).

(ii) Toute plainte doit être accompagnée :

a) une copie du billet d'avion ;

b) une copie de la lettre adressée au prestataire de services aériens en question faisant état d'une violation du règlement ou toute preuve de la plainte ;

c) toute réponse ou correspondance y afférente ; et

d) tout autre document pertinent.

(iii) Lorsqu'une plainte a été déposée en qualité de représentant, le représentant doit fournir l'autorisation écrite du plaignant d'agir en son nom.

(iv) Les plaignants peuvent présenter un recours collectif devant l'Autorité.

2. Enquête

A. L'(Autorité) mènera une enquête sur le fond de la plainte et la réponse du prestataire de services après réception de celle-ci.

B. Les prestataires de services, leurs employés ou agents ne doivent pas entraver ou empêcher les fonctionnaires désignés de mener des enquêtes, ni retenir les informations demandées et relatives à toute violation du présent règlement.

C. Le fonctionnaire désigné doit notamment

(i) notifier au défendeur qu'une demande a été introduite ;

(ii) exiger du défendeur qu'il réponde à la plainte dans un délai de (7 jours) ; et

(i) exiger du défendeur qu'il décrive les procédures mises en œuvre pour résoudre le problème.

3. Détermination des plaintes

A. Chaque enquête donne lieu à un rapport d'évaluation contenant des recommandations.

B. Après examen du rapport d'évaluation, de la nature du comportement reproché au défendeur, de l'importance de la plainte déposée par le plaignant, de l'intérêt public et d'autres facteurs pertinents, l'(Autorité) prendra une décision dans l'un des domaines suivants :

(i) la plainte n'est pas fondée, ce qui signifie que la plainte est réputée rejetée ;

(ii) la plainte est de nature à conseiller aux parties de résoudre le litige par le biais d'un règlement extrajudiciaire des litiges ; et

(iii) la plainte est de nature à être soumise à la procédure d'audition administrative conformément aux règlements applicables de l'organisme compétent chargé des enquêtes.

C. L'(Autorité) notifie sa décision aux parties intéressées dans un délai de (quatorze (14) jours).

10.17 Pénalité

10.17.1 Les prestataires de services qui enfreignent l'une des dispositions du présent règlement sont passibles de sanctions imposées par l'Autorité.

NOTA BENE:

A. Les sanctions imposées seront dissuasives et proportionnées à la fois à la gravité du cas et à la capacité économique du prestataire de services concerné. Les antécédents du défaillant en matière de respect des règles sont également pris en considération.

B. L'(Autorité) établira un calendrier des sanctions à imposer en cas de violation des dispositions du présent règlement.

11 : RÈGLES ANTICONCURRENTIELLES

11.1 Champ d'application

11.1.1 Les présentes règles anticoncurrentielles s'appliquent aux entités opérant dans le secteur de l'aviation, y compris, mais sans s'y limiter, aux compagnies aériennes, aux aéroports et à toute autre entité exerçant des activités liées au transport aérien à l'intérieur ou à l'extérieur de [l'État].

11.2 Pratiques anticoncurrentielles et antitrust

11.2.1 Accords restrictifs

- a) Les entités aéronautiques et les associations d'entités aéronautiques ne concluent aucun accord visant à empêcher, fausser ou réduire la concurrence dans la fourniture de services liés à l'aviation.
- b) Ces accords sont prescrits par l'Autorité.

NOTA BENE:

A. Les accords, décisions et pratiques concertées visés à 11.2 sont des accords entre

- i) Les parties dans une relation horizontale, impliquant des entités aéronautiques en concurrence.
- ii) les parties à une relation verticale, comprenant une entité aéronautique et ses fournisseurs ou ses clients, ou les deux.

B) Sans préjudice de ce qui précède, elle s'applique spécifiquement à tout accord, décision ou pratique concertée qui :

i) menace, promet ou, par tout autre moyen, tente, directement ou indirectement, d'influencer ou de conspirer pour influencer à la hausse ou décourager la réduction du prix auquel une autre entreprise fournit, offre de fournir ou fait de la publicité pour des biens ou des services.

ii) refuser de fournir des biens ou des services à une entreprise ou la discriminer d'une autre manière en raison de sa politique de prix.

iii) divise les marchés de l'aviation en répartissant les clients, les fournisseurs, les zones ou les types spécifiques de biens ou de services aéronautiques.

iv) implique des appels d'offres collusoires ou coordonnés dans le secteur de l'aviation.

v) implique une pratique de prix de revente minimum spécifiquement liée aux produits ou services aéronautiques.

vi) limite ou contrôle la production, les débouchés ou l'accès au marché, le développement technique ou les investissements dans le secteur de l'aviation.

vii) applique des conditions différentes à des transactions équivalentes avec d'autres partenaires commerciaux du secteur de l'aviation, leur infligeant ainsi un désavantage concurrentiel.

viii) implique l'acquisition d'une autre entité aéronautique ou le contrôle direct ou indirect de l'ensemble ou d'une partie des activités d'une autre entreprise par le biais de l'acquisition d'actions ou d'actifs d'une manière anticoncurrentielle.

11 : RÈGLES ANTICONCURRENTIELLES

11.1 Champ d'application

11.1.1 Les présentes règles anticoncurrentielles s'appliquent aux entités opérant dans le secteur de l'aviation, y compris, mais sans s'y limiter, aux compagnies aériennes, aux aéroports et à toute autre entité exerçant des activités liées au transport aérien à l'intérieur ou à l'extérieur de [l'État].

11.2 Pratiques anticoncurrentielles et antitrust

11.2.1 Accords restrictifs

a) Les entités aéronautiques et les associations d'entités aéronautiques ne concluent aucun accord visant à empêcher, fausser ou réduire la concurrence dans la fourniture de services liés à l'aviation.

b) Ces accords sont prescrits par l'Autorité.

NOTA BENE:

A. Les accords, décisions et pratiques concertées visés à 11.2 sont des accords entre

i) Les parties dans une relation horizontale, impliquant des entités aéronautiques en concurrence.
ii) les parties à une relation verticale, comprenant une entité aéronautique et ses fournisseurs ou ses clients, ou les deux.

B) Sans préjudice de ce qui précède, elle s'applique spécifiquement à tout accord, décision ou pratique concertée qui :

i) menace, promet ou, par tout autre moyen, tente, directement ou indirectement, d'influencer ou de conspirer pour influencer à la hausse ou décourager la réduction du prix auquel une autre entreprise fournit, offre de fournir ou fait de la publicité pour des biens ou des services.

ii) refuser de fournir des biens ou des services à une entreprise ou la discriminer d'une autre manière en raison de sa politique de prix.

iii) divise les marchés de l'aviation en répartissant les clients, les fournisseurs, les zones ou les types spécifiques de biens ou de services aéronautiques.

iv) implique des appels d'offres collusoires ou coordonnés dans le secteur de l'aviation.

v) implique une pratique de prix de revente minimum spécifiquement liée aux produits ou services aéronautiques.

vi) limite ou contrôle la production, les débouchés ou l'accès au marché, le développement technique ou les investissements dans le secteur de l'aviation.

vii) applique des conditions différentes à des transactions équivalentes avec d'autres partenaires commerciaux du secteur de l'aviation, leur infligeant ainsi un désavantage concurrentiel.

viii) implique l'acquisition d'une autre entité aéronautique ou le contrôle direct ou indirect de l'ensemble ou d'une partie des activités d'une autre entreprise par le biais de l'acquisition d'actions ou d'actifs d'une manière anticoncurrentielle.

ix) implique une entreprise commune ou une alliance anticoncurrentielle avec une autre entreprise ou est le fruit d'un accord visant à créer une entreprise commune anticoncurrentielle entre deux ou plusieurs entreprises.

x) subordonne la conclusion de contrats liés à l'aviation à l'acceptation par les autres parties de conditions supplémentaires qui, par leur nature ou selon les usages commerciaux, n'ont pas de lien avec l'objet de l'accord aérien.

11.3 Position dominante sur le marché

11.3.1 Une entité aéronautique détenant une position dominante sur le marché ne doit pas s'engager dans des pratiques, actions ou stratégies qui entravent injustement la concurrence, exploitent les clients ou portent préjudice aux consommateurs, comme le prescrit l'Autorité.

NOTA BENE:

A. Une entité aéronautique est considérée comme ayant une position dominante sur le marché lorsque cette entité ;

i) contrôle (45 pour cent) le marché de l'aviation.

ii) fournit ou contrôle d'une autre manière au moins 40 % des services aéronautiques fournis sur le marché de l'aviation.

iii) commander au moins 45 % des recettes totales générées sur le marché de l'aviation.

iv) exploite ou contrôle au moins (40 %) des principales liaisons aériennes dans une région donnée.

v) possède ou gère une flotte d'aéronefs représentant au moins 40 % de la taille totale de la flotte dans le secteur de l'aviation.

vi) participe à des collaborations, des alliances ou des coentreprises représentant au moins 40 % des partenariats de ce type dans l'industrie aéronautique, ou les dirige.

vii) exerce ses activités sur au moins 40 % du marché international de l'aviation ou a un impact significatif sur ce marché

11.3.2. Une entité aéronautique occupant une position dominante sur le marché ne doit pas se livrer à l'un ou à l'ensemble des actes prescrits par l'Autorité.

NOTA BENE:

B. Une entité aéronautique est considérée comme abusant de sa position dominante sur le marché lorsqu'elle

i) pratiquer des prix déraisonnablement élevés pour les billets d'avion, au-delà de ce qui est considéré comme équitable et compétitif, au détriment du consommateur.

ii) applique des conditions différentes à des transactions similaires avec d'autres parties commerciales, leur infligeant ou infligeant à d'autres compagnies aériennes un désavantage concurrentiel en ce qui concerne les prix pratiqués, les rabais, les remises ou les ristournes, la fourniture et le paiement des services.

iii) refuser injustement aux concurrents l'accès aux installations essentielles, telles que les infrastructures aéroportuaires ou les services de contrôle du trafic aérien, entravant ainsi une concurrence loyale.

iv) mettre en œuvre des stratégies de prix prédateurs sur des marchés de liaisons spécifiques afin d'éliminer ou d'affaiblir les concurrents, dans l'intention d'augmenter les prix une fois que les concurrents sont marginalisés.

v) conclure des accords d'exclusivité avec les aéroports qui restreignent l'accès des concurrents à des installations clés, limitant ainsi la concurrence sur le marché de l'aviation.

vi) Restreindre les clients à acheter un type de service aérien comme condition à l'obtention d'un autre service non lié, restreignant ainsi le choix du consommateur et la concurrence.

vii) imposer aux compagnies aériennes des redevances discriminatoires pour les services d'aéroport, de navigation aérienne et d'assistance en escale sans justification économique valable, ce qui entraîne une concurrence déloyale entre les compagnies aériennes.

viii) Pratiquer des pratiques qui excluent ou désavantagent les concurrents au sein des alliances aériennes, une capacité excessive, entravant une concurrence loyale sur le marché de l'aviation.

ix) Imposer des conditions contractuelles injustes dans les accords de partage de code de manière anticoncurrentielle et limiter les options disponibles pour les consommateurs.

x) Exercer une influence ou un contrôle excessif sur l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports, désavantager les concurrents et restreindre leur capacité à opérer efficacement.

xi) exploiter le contrôle des infrastructures essentielles de l'aviation, telles que les services de navigation aérienne, au détriment des concurrents et du secteur de l'aviation.

xii. Subordonner la conclusion de contrats à l'acceptation par les autres parties d'obligations supplémentaires qui, par leur nature ou selon les usages commerciaux, n'ont pas de lien avec l'objet de ces contrats.

11.3.4. L'Autorité peut prendre les mesures qu'elle juge nécessaires à l'encontre de toute entité aéronautique qui enfreint les dispositions ci-dessus, de la manière prescrite par l'Autorité.

11.4 Fusion et acquisition

11.4.1. Aucune entité aéronautique ne peut s'engager dans des fusions, des acquisitions ou des opérations similaires entraînant la consolidation d'activités, d'actifs ou de parts de marché significatives sans avoir obtenu l'accord préalable de l'Autorité ou de l'organisme compétent chargé des questions de concurrence ou de consommation.

NOTA BENE:

A. Une fusion se produit lorsqu'une entité acquiert ou établit un contrôle direct ou indirect sur l'ensemble ou une partie de l'activité d'une autre entité.

B. Les actes qui constituent une opération de fusion visée à l'article précédent sont :

i) Lorsqu'une compagnie aérienne en acquiert une autre, ce qui entraîne la consolidation de leurs opérations et de leurs ressources.

ii) Lorsque deux ou plusieurs compagnies aériennes collaborent étroitement dans le cadre d'une entreprise spécifique, comme le partage de routes, le partage de codes ou la combinaison de certains aspects opérationnels.

iii) L'acquisition d'actifs aéronautiques importants, tels que des flottes d'aéronefs, des installations aéroportuaires ou des réseaux de routes, par une compagnie aérienne auprès d'une autre.

iv) la fusion d'entreprises fournissant des services liés à l'aviation, tels que l'assistance en escale, la restauration ou la maintenance, pour former une entité unique.

v) Le regroupement de compagnies aériennes régionales ou plus petites pour former une entité plus grande et plus intégrée.

vi) La fusion de deux ou plusieurs compagnies aériennes au sein d'une même alliance en vue d'une efficacité et d'une compétitivité accrues.

vii) l'intégration d'entreprises opérant à différents stades de la chaîne d'approvisionnement de l'aviation, comme la fusion d'une compagnie aérienne avec un constructeur d'avions ou un fournisseur de services de maintenance.

11.4.2 Les parties à une opération de fusion proposée ne prennent aucune mesure pour mettre en œuvre la fusion, que ce soit avant ou après la notification, tant qu'elle n'a pas été approuvée par l'Autorité ou qu'elle n'a pas été autorisée à le faire par l'Autorité ou l'organisme compétent chargé des questions de concurrence ou de consommation.)

11.4.3 Lorsqu'une fusion est proposée, chacune des entités aéronautiques concernées notifie la proposition à l'Autorité par écrit selon les modalités prescrites par l'Autorité ou l'organisme compétent chargé des questions de concurrence ou de consommation).

NOTA BENE:

A. Notification à l'(Autorité)

i) Une proposition détaillée décrivant la nature, l'objet et la portée de la fusion, y compris les entités concernées et les résultats escomptés.

ii) Des états financiers complets pour toutes les entités impliquées dans la fusion, y compris les comptes de résultat, les bilans et les tableaux des flux de trésorerie.

iii) Une analyse de l'impact potentiel de la fusion sur le marché de l'aviation concerné, y compris les changements dans la concentration du marché, la concurrence et la tarification.

iv) Des informations détaillées sur la manière dont la fusion proposée affectera les aspects opérationnels des entités concernées, tels que les réseaux de routes, les flottes d'aéronefs et les effectifs.

v) Justification détaillée de la fusion, avantages escomptés en termes d'efficacité, de qualité de service et d'innovation

vi) Une évaluation de l'impact de la fusion sur les clients, y compris les changements potentiels au niveau des services, de la tarification et de l'expérience globale du client.

vii) Preuve du respect de l'ensemble des réglementations aériennes, des lois antitrust et des politiques de concurrence applicables.

viii) Une analyse complète de l'impact de la fusion sur la concurrence, y compris tout effet anticoncurrentiel potentiel et les mesures correctives proposées.

ix) Identification et évaluation des risques potentiels liés à la fusion, y compris les risques financiers et opérationnels.

x) Une analyse de l'impact sur les employés, y compris toute perte d'emploi potentielle, les changements dans les conditions d'emploi et les mesures visant à atténuer cet impact.

xi) Des preuves démontrant que la fusion respecte toutes les obligations légales et contractuelles, y compris les accords existants avec les fournisseurs, les clients et les organismes de réglementation.

xii) Toute information pertinente pour des considérations d'intérêt public, telle que l'importance nationale ou régionale des entités impliquées dans la fusion.

B. Examen du projet de fusion par l'Autorité.

L'Autorité peut, dans un délai de trente jours à compter de la date de réception de la notification

i) constituer un comité d'experts économiques ou toute autre personne jugée nécessaire aux fins de l'examen.

ii) demander par écrit à une ou plusieurs des entreprises concernées les informations complémentaires qu'elle juge nécessaires à l'examen du projet de concentration.

C. Lignes directrices pour l'évaluation et l'approbation des fusions et acquisitions.

L'Autorité peut être guidée par certaines considérations au cours du processus d'examen, comme indiqué ci-dessous :

i) l'impact potentiel sur les parts de marché des entités qui fusionnent et l'évaluation de la concentration sur les marchés pertinents, tels que des routes, des services ou des régions spécifiques.

ii) l'impact potentiel de la fusion sur la concurrence, en tenant compte de facteurs tels que la tarification, la qualité des services et l'innovation.

(iii) la probabilité de l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché et le potentiel d'expansion des concurrents existants, en veillant à ce que l'opération de concentration n'entrave pas la concurrence.

(iv) les gains d'efficacité et les synergies potentiels résultant de la fusion, en mettant en balance les avantages et les effets anticoncurrentiels potentiels.

(v) L'impact de la fusion sur le choix des consommateurs, y compris la disponibilité des services, des itinéraires et des options tarifaires.

(vi) les implications potentielles pour les intérêts nationaux, tels que les infrastructures de transport, le développement économique ou la sûreté nationale.

(vii) L'impact potentiel sur la main-d'œuvre, y compris les pertes d'emploi potentielles, les modifications des conditions d'emploi et l'impact global sur les employés.

(viii) Examiner le développement régional.

(ix) Évaluer l'existence de barrières à l'entrée sur le marché et déterminer si l'opération de concentration renforcerait ou réduirait ces barrières.

(x) Examiner les réactions et les plaintes des consommateurs concernant les entités qui fusionnent, en évaluant l'impact potentiel sur le bien-être des consommateurs.

(xi) Évaluer la viabilité financière de l'entité fusionnée pour s'assurer qu'elle reste économiquement stable et capable de fournir des services durables.

(xii) Vérifier que la fusion est conforme à l'ensemble des réglementations aériennes, des lois antitrust et des politiques de concurrence applicables.

D. Après examen de la demande des entités proposées pour la fusion, l'Autorité peut :

(i) Approuver la mise en œuvre de la fusion ;

(ii) refuser d'approuver la mise en œuvre de la fusion ; ou

(iii) approuver la mise en œuvre de la fusion sous certaines conditions.

E. Lorsque la fusion est décidée, l'Autorité peut, dans les 7(sept) jours suivant sa décision, communiquer aux entités proposées pour la fusion son approbation assortie des conditions spécifiées ou son refus, selon le cas.

F. Seuils applicables aux opérations de fusion

L'Autorité, en tenant compte de la part de marché, de l'impact sur les recettes, de la valeur des actifs, de la portée géographique et du nombre de liaisons, fixe comme suit les critères de seuil pour les opérations de fusion :

i) Une fusion aboutissant à une part de marché combinée de plus de (40%) sur des routes ou des régions spécifiques

ii) Une fusion impliquant des entités dont le chiffre d'affaires annuel combiné est supérieur à (1 milliard de dollars).

iii) Une fusion impliquant le transfert d'actifs liés à l'aviation d'une valeur supérieure à (500) millions de dollars.

iv) Une fusion impliquant des opérations dans plus de (trois) pays.

v) Une fusion affectant plus de (20%) du nombre total de lignes exploitées par les entités fusionnées.

11.4.4. Une entité aéronautique doit satisfaire à l'un des critères de seuil prescrits par l'Autorité.

12 : FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN

12.1 Champ d'application

12.1.1 La présente section s'applique aux règles régissant l'administration, le traitement efficace et le dédouanement rapide des passagers, des équipages, des aéronefs, des bagages, du fret et du courrier dans les aéroports, conformément aux lignes directrices et aux normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes figurant à l'annexe 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi qu'aux meilleures pratiques internationales.

- a) Les agences de sûreté compétentes (douanes, contrôle des stupéfiants, sûreté de l'État, etc.) de (l'État) utilisent la gestion des risques (y compris le profilage) lors de la mainlevée et du dédouanement des marchandises dans les aéroports du pays.
- b) Tous les exploitants d'aéroports mettent en place des informations de vol efficaces et effectives sur le site et des panneaux de signalisation visibles dans les aéroports.
- c) Toutes les agences de facilitation et de sûreté compétentes dans les aéroports veillent à ce que le temps nécessaire au traitement des passagers, de l'équipage, des aéronefs, des bagages, du fret et du courrier soit réduit au minimum sans compromettre la sûreté.
- d) Toutes les agences gouvernementales compétentes dans les aéroports veillent à ce que l'application des exigences administratives et de contrôle de l'entrée entraîne le moins de désagréments possible.
- e) L'(Autorité) favorisera et encouragera l'échange d'informations entre les opérateurs, les aéroports et les agences de facilitation et de sûreté concernées opérant dans les aéroports.

Note 1 : Les demandes de renseignements concernant les agences énumérées ci-dessous seront adressées comme indiqué ci-dessous :

- a) Contrôle des frontières - les services d'immigration (IS)
- b) Santé publique - Santé portuaire
- c) Douanes - Service des douanes (DS) et
- d) Repression des Stupéfiants - Drug Law Enforcement Agency (DLEA).

Note 2 : Toute autre question peut être adressée aux agences de facilitation compétentes à l'aéroport.

12.2 Autorisation d'entrée et de sortie des aéronefs

12.2.1 La présente section s'applique à l'approbation de l'entrée et du départ d'aéronefs pour des opérations non programmées.

- a) Aucun exploitant d'aéroport ne peut empêcher un aéronef d'atterrir dans un aéroport international pour des raisons de santé publique, sauf si cette mesure est prise conformément au règlement sanitaire international (RSI) 2005 de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).
- b) Aucun visa n'est requis et aucune redevance n'est perçue pour les documents relatifs à tout aéronef entrant ou sortant du pays, à l'exception des redevances prévues par la législation nationale.

c) Les documents relatifs à l'entrée et au départ des aéronefs doivent être rédigés en (anglais).

d) Les demandes d'approbation de vol sont présentées sur papier ou sous forme électronique dans le format prescrit par l'(Autorité) de temps à autre.

e) Les compagnies aériennes qui transmettent leurs manifestes de passagers aux agences de sûreté ou à d'autres agences de facilitation doivent s'assurer que ces manifestes sont présentés dans le format prescrit par l'(Autorité) de temps à autre.

f) Les compagnies aériennes qui transmettent leurs manifestes de fret et leurs lettres de transport aérien aux agences de sûreté ou à d'autres agences de facilitation doivent s'assurer que ces manifestes et lettres de transport aérien sont conformes aux prescriptions de l'(Autorité).

g) Les demandes d'autorisation de vol ne doivent pas être faites par voie diplomatique, sauf si le vol est de nature diplomatique.

h) Toute demande d'approbation de vol doit contenir les informations spécifiées par l'(Autorité) de temps à autre.

i) Toutes les agences de facilitation et de sûreté des aéroports mettent en place des mesures appropriées pour l'approbation efficace des aéronefs à l'arrivée et au départ de tous les aéroports internationaux de (l'État), sans compromettre la sûreté, conformément aux prescriptions de l'(Autorité).

j) L'exploitant d'aéronefs doit fournir les documents justificatifs relatifs à la demande d'approbation de vol, tels que spécifiés par l'(Autorité) de temps à autre.

k) L'(Autorité) notifie à tous les organismes de sûreté des aéroports toutes les demandes d'autorisation de vol pour des opérations non régulières reçues avant l'arrivée de l'aéronef.

l) Toutes les demandes d'autorisation de vol doivent être conformes aux procédures spécifiées par l'(Autorité), y compris la date d'arrivée et la date de départ du vol, ainsi que les points d'entrée et de départ.

m) Les agences de sûreté aéroportuaire veillent à ce que les formalités de départ et d'arrivée des aéronefs soient accomplies dans un délai de (60 minutes).

n) Les exploitants d'aéronefs tiennent compte des performances en matière de sécurité des prestataires de services d'assistance en escale lorsqu'ils choisissent comment et par qui leurs opérations d'assistance en escale doivent être effectuées.

12.3 Autorisation d'entrée et de sortie des personnes

12.3.1 La présente sous-partie s'applique au dédouanement rapide des personnes à l'entrée et à la sortie de tous les aéroports de (État).

12.3.1.1. Toutes les compagnies aériennes et tous les exploitants d'aéronefs doivent s'assurer que les passagers sont en possession des documents spécifiés par le service d'immigration (de l'État) avant l'embarquement.

12.3.1.2 Toutes les agences de facilitation et de sûreté aéroportuares doivent mettre en place des mesures appropriées pour assurer un traitement efficace des passagers et des équipages à l'arrivée et au départ de tous les aéroports internationaux de (l'État), sans compromettre la sûreté.

12.3.1.3 Aucun document autre que ceux spécifiés par le service d'immigration (de l'État) ne sera exigé pour l'entrée et la sortie de tous les aéroports internationaux de (l'État).

12.3.1.4. Toutes les agences de facilitation et de sûreté aéroportuares veillent à ce que les passagers soient traités pour le départ dans un délai de 60 minutes et pour l'arrivée dans un délai de 45 minutes.

12.3.1.5. Tous les exploitants d'aéroport collaborent avec les agences de facilitation et de sûreté compétentes pour adopter un système de double flux de passagers basé sur la gestion des risques pour traiter les passagers entrants et leurs bagages.

12.3.1.6. Les exploitants d'aéronefs établissent un programme pour la prise en charge des mineurs non accompagnés voyageant sous leur supervision.

12.4 Autorisations d'entrée et de sortie de la cargaison

12.4.1 La présente (section) s'applique au dédouanement rapide du fret et des autres articles entrant et sortant de tous les aéroports de (État).

12.4.1.1. Tous les exploitants d'aéroports doivent mettre en place des techniques de contrôle modernes pour faciliter l'examen physique des marchandises à importer ou à exporter.

12.4.1.2 Tous les organismes de facilitation et de sûreté aéroportuares mettent en place des mesures appropriées pour le dédouanement efficace du fret et d'autres articles à l'arrivée et au départ de tous les aéroports internationaux de (l'État), sans compromettre la sûreté.

12.4.1.3. L'exploitant de l'aéronef ou son agent autorisé doit fournir les manifestes de fret et les lettres de transport aérien sous forme manuelle ou électronique.

12.4.1.4 Les propriétaires des cargaisons doivent fournir les autres documents requis pour le dédouanement des marchandises, conformément aux exigences de (l'État).

12.5 Installations et services pour le trafic dans les aéroports internationaux

12.5.1 Les exploitants d'aéroport veillent à ce que tous les aéroports internationaux disposent d'installations et de services permettant un traitement efficace et effectif des passagers, des équipages, des bagages, du fret, du courrier et des aéronefs.

12.5.1.1 Les exploitants d'aéroports doivent fournir des installations adéquates pour l'embarquement et le débarquement efficaces des passagers, du fret et du courrier dans tous les aéroports de (l'État).

12.5.1.2 Les exploitants d'aéroports de (État) doivent mettre en place une signalisation conforme aux orientations contenues dans le document 9636 de l'OACI (Signes internationaux destinés à guider les personnes dans les aéroports et les terminaux maritimes).

12.5.1.3. Les exploitants d'aéroport doivent maintenir les systèmes d'information de vol sur les aéroports conformément au Doc 9249 de l'OACI (Affichages dynamiques d'information du public en relation avec le vol).

12.5.1.4. Les exploitants d'aéroport doivent mettre en place des voies d'écoulement adéquates pour permettre le passage rapide des passagers, des équipages et des bagages à l'arrivée et au départ.

12.5.1.5. Les exploitants d'aéroports de (État) doivent veiller à ce que les passagers puissent bénéficier d'une assistance pour le transport de leurs bagages entre les zones de réclamation des bagages et les zones de transport de surface.

12.5.1.6. Les exploitants d'aéroport doivent fournir des installations où les bagages non réclamés, non identifiés et mal traités sont conservés en toute sécurité jusqu'à ce qu'ils soient dédouanés, acheminés, réclamés ou éliminés selon les modalités prescrites par l'autorité.

12.5.1.7 Les exploitants d'aéroports doivent fournir des installations pour les opérations de santé publique, y compris la mise en quarantaine des êtres humains, des animaux et des plantes dans tous les aéroports internationaux de (l'État).

12.5.1.8 Les exploitants d'aéronefs qui exploitent des services réguliers à destination et au départ de (État) doivent communiquer leurs horaires approuvés aux exploitants d'aéroports

pour leur permettre de mettre à disposition des installations adéquates en vue d'une exploitation efficace.

12.5.1.9 Les exploitants d'aéroport ne peuvent pas percevoir directement la redevance pour services passagers ou toute autre redevance ou taxe auprès des passagers.

12.5.1.10 Les exploitants d'aérodromes et d'aéronefs mettent en place des installations automatisées pour le traitement des passagers et du fret, ainsi que pour la collecte des bagages enregistrés.

12.5.1.11 Les exploitants d'aéroports doivent mettre à disposition des installations de stationnement pour les passagers, les visiteurs, l'équipage et le personnel des aéroports internationaux, pour une utilisation de longue ou de courte durée.

12.6 (État) Programme national de facilitation du transport aérien

12.6.1 Applicabilité

12.6.1.1 La présente section s'applique à la mise en place du programme national de facilitation du transport aérien.

12.6.1.2 Un programme national de facilitation du transport aérien est mis en place pour assurer et faciliter les formalités de passage des frontières qui doivent être accomplies pour les aéronefs effectuant des opérations internationales, ainsi que pour leurs passagers, leur équipage et leur fret. La composition, le mandat et le mode de fonctionnement du programme national de facilitation (de l'État) sont précisés dans le manuel du programme national de facilitation du transport aérien (de l'État).

12.6.1.3 Le comité national (d'État) de facilitation du transport aérien est dirigé par le directeur général de l'aviation civile ou par une personne désignée par le directeur général.

12.7 Programme de facilitation aéroportuaire

12.7.1 L'exploitant de l'aéroport met en place un comité de facilitation aéroportuaire.

12.8 Aéroport Comité d'attribution des créneaux horaires

12.8.1 L'exploitant de l'aéroport ou l'Autorité, selon le cas, met en place, si nécessaire, une commission d'attribution des créneaux horaires, qui veille à ce que les compagnies aériennes continuent d'avoir accès à l'aéroport sur une base équitable, transparente et non discriminatoire.

12.9 Règlement sanitaire des aéroports

12.9.1 Aucun exploitant d'aéroport n'est autorisé à empêcher un aéronef d'atterrir dans un aéroport international pour des raisons de santé publique, sauf si cette mesure est prise conformément au règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

12.9.2 Lorsque, dans des circonstances exceptionnelles, des suspensions de services de transport aérien pour des raisons de santé publique sont envisagées, (l'État/l'Autorité) consulte d'abord l'Organisation mondiale de la santé et le ministère de la santé (de l'État) avant de prendre toute décision concernant la suspension des services de transport aérien.

12.9.3 Les exploitants d'aérodromes doivent fournir des installations pour les opérations de santé publique, y compris la quarantaine humaine, animale et végétale, dans tous les aéroports internationaux de (État).

12.9.4 Si, en réponse à un risque de santé publique spécifique ou à une urgence de santé publique de portée internationale, (l'État/l'Autorité) envisage d'introduire des mesures sanitaires en plus de celles recommandées par l'OMS, il doit le faire conformément au Règlement sanitaire international (2005), y compris, mais sans s'y limiter, à l'article 43, qui stipule, en partie, que pour déterminer s'il convient de mettre en œuvre les mesures sanitaires supplémentaires, les Parties concernées doivent se fonder sur les éléments suivants :

- a) les principes scientifiques ;
- b) les preuves scientifiques disponibles d'un risque pour la santé humaine ou, lorsque ces preuves sont insuffisantes, les informations disponibles, y compris celles de l'OMS et d'autres organisations intergouvernementales et organismes internationaux compétents ; et
- c) toute orientation ou tout conseil spécifique disponible de l'OMS.

12.10 Désinfection des aéronefs

12.10.1 L'(Autorité) détermine les conditions dans lesquelles les aéronefs sont désinfectés, conformément aux prescriptions de l'Autorité.

Note:

A. Lorsque la désinfection des aéronefs est requise, les dispositions suivantes s'appliquent :

i) L'application est limitée uniquement au conteneur ou au compartiment de l'aéronef dans lequel le trafic a été effectué ;

ii) La désinfection doit être effectuée selon des procédures conformes à celles du constructeur de l'aéronef et aux conseils de l'OMS ;

iii) Les zones contaminées sont désinfectées à l'aide de composés possédant des propriétés germicides adaptées à l'agent infectieux suspecté ;

iv) La désinfection doit être effectuée rapidement par des nettoyeurs portant un équipement de protection individuelle approprié ; et

v) Il est interdit d'utiliser des composés chimiques inflammables, des solutions ou leurs résidus susceptibles d'endommager la structure de l'aéronef ou ses systèmes, par exemple par corrosion, ou des produits chimiques susceptibles de nuire à la santé des passagers ou de l'équipage.

B. Lorsque la désinfection d'un aéronef est nécessaire pour des raisons de santé animale, seuls les méthodes et les désinfectants recommandés par l'Office international des épizooties doivent être utilisés.

12.10.1.2. L'autorité veille à ce que, en cas de contamination des surfaces ou des équipements de l'aéronef par des fluides corporels, y compris des excréments, les zones contaminées et les équipements ou outils utilisés soient désinfectés.

12.11 Certificats internationaux de vaccination ou de prophylaxie

12.11.1 Lorsque la preuve de la vaccination ou de la prophylaxie est exigée par les autorités nationales en vertu du règlement sanitaire international (2005), l'Autorité acceptera le certificat international de vaccination ou de prophylaxie prescrit par l'Organisation mondiale de la santé dans le RSI (2005).

12.12 Installations nécessaires à la mise en œuvre des mesures de santé publique, d'aide médicale d'urgence et de quarantaine animale et végétale.

12.12.1 La présente section s'applique aux installations nécessaires à la mise en œuvre de mesures de santé publique, de secours médicaux d'urgence et de quarantaine animale et végétale.

12.12.2 L'Autorité, en coopération avec les exploitants d'aéroports, veille au maintien de la santé publique, y compris la quarantaine humaine, animale et végétale dans les aéroports internationaux.

12.12.3 Les aéroports internationaux doivent veiller à ce que les installations et les services de vaccination ou de revaccination et de délivrance des certificats correspondants soient situés dans l'aéroport ou à proximité de celui-ci.

12.12.4 Les aéroports internationaux doivent disposer d'installations appropriées pour administrer les mesures de santé publique et de quarantaine animale et végétale applicables aux aéronefs, aux équipages, aux passagers, aux bagages, au fret, au courrier et aux entrepôts.

12.12.5 L'exploitant de l'aéroport veille à ce que les passagers et l'équipage en transit puissent rester dans des locaux exempts de tout danger d'infection et d'insectes vecteurs de maladies et, si nécessaire, des installations doivent être prévues pour le transfert des passagers et de l'équipage vers un autre terminal ou un aéroport proche sans exposition à un quelconque risque sanitaire. Des dispositions et des installations similaires doivent également être prévues pour les animaux.

12.12.6 L'Autorité veille à ce que les procédures de manutention et de distribution des produits consommables (c'est-à-dire la nourriture, les boissons et l'eau) à bord des aéronefs ou dans l'aéroport soient conformes au Règlement sanitaire international (2005) et aux lignes directrices pertinentes de l'Organisation mondiale de la santé, de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, ainsi qu'aux réglementations aéroportuaires nationales.

12.12.7 L'Autorité, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, veille à ce qu'un système sûr, sanitaire et efficace soit mis en place, dans les aéroports internationaux, pour l'enlèvement et l'élimination de tous les déchets, eaux usées et autres matières dangereuses pour la santé des personnes, des animaux ou des plantes, conformément au Règlement sanitaire international (2005) et aux lignes directrices pertinentes de l'Organisation mondiale de la santé, de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture et des réglementations aéroportuaires nationales.

12.12.8 L'Autorité, en coopération avec les exploitants d'aéroports, veille à ce que les aéroports internationaux disposent d'installations et de services de premiers secours sur place et que des dispositions appropriées soient prises pour que les cas occasionnels les plus graves soient rapidement pris en charge par un médecin compétent désigné à l'avance.

Note : L'Organisation mondiale de la santé doit être consultée sur toutes les questions relatives à la santé des passagers. - L'Organisation mondiale de la santé est consultée sur toutes les questions relatives à la santé des passagers.

12.13 Mise en œuvre du règlement sanitaire international et des dispositions connexes

12.13.1 La présente sous-partie s'applique à la mise en œuvre des règlements sanitaires internationaux et des dispositions connexes.

12.13.2 L'(Autorité) se conformera aux dispositions pertinentes du Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la santé.

12.13.3 L'(Autorité) prendra toutes les mesures possibles pour que les vaccinateurs utilisent le modèle de certificat international de vaccination ou de prophylaxie, conformément à l'article 36 et à l'annexe 6 du Règlement sanitaire international (2005), afin d'en assurer l'acceptation uniforme.

12.13.4. L'(Autorité) prend des dispositions pour permettre à tous les exploitants d'aéronefs et à toutes les agences concernées de mettre à la disposition des passagers, suffisamment longtemps avant le départ, des informations concernant les exigences en matière de vaccination des pays de destination, ainsi que le modèle de certificat international de vaccination ou de prophylaxie conforme à l'article 36 et à l'annexe 6 du règlement sanitaire international (2005).

12.13.5. Le commandant de bord d'un aéronef doit veiller à ce qu'une suspicion de maladie transmissible soit signalée rapidement au contrôle du trafic aérien, afin de faciliter la présence de tout personnel et équipement médical spécial nécessaire à la gestion des risques pour la santé publique à l'arrivée.

Note 1 - Une maladie transmissible peut être suspectée et nécessiter une évaluation plus approfondie si une personne a de la fièvre (température supérieure ou égale à 38°C/100°F) associée à certains signes ou symptômes : par exemple, apparition d'un malaise évident ; toux persistante ; difficultés respiratoires ; diarrhée persistante ; vomissements persistants ; éruption cutanée ; ecchymoses ou saignements sans blessure antérieure ; ou confusion d'apparition récente.

Note 2 - En cas de suspicion de maladie transmissible à bord d'un aéronef, le commandant de bord peut être amené à suivre les protocoles et procédures de son exploitant, en plus des exigences légales en matière de santé des pays de départ et/ou de destination. Ces dernières figurent normalement dans les publications d'information aéronautique (AIP).

Note 3 - L'annexe 6 - Exploitation des aéronefs décrit les fournitures médicales "embarquées" qui doivent être transportées à bord des aéronefs. Les Procédures pour les services de navigation aérienne - Gestion du trafic aérien (Doc 4444) (PANS-ATM) détaillent les procédures à suivre par le pilote commandant de bord pour communiquer avec le contrôle du trafic aérien.

Note 4 - Lorsqu'une menace pour la santé publique a été identifiée et que les autorités de santé publique ont besoin d'informations concernant les itinéraires de voyage des passagers et/ou des équipages ou d'informations de contact afin de retrouver les personnes susceptibles d'avoir été exposées à une maladie transmissible, cet État contractant devrait accepter la "carte de localisation des passagers pour la santé publique".

Note 5 - Le ministère de la santé (de l'État), par l'intermédiaire des autorités sanitaires portuaires, doit mettre à disposition des stocks suffisants de cartes de localisation des passagers, à utiliser dans les aéroports internationaux et à distribuer aux exploitants d'aéronefs, pour que les passagers et les membres d'équipage puissent les remplir.

12.14 Plan national d'aviation en cas d'épidémie de maladie transmissible

12.14.1 La présente section s'applique à la préparation du plan national d'aviation en cas d'épidémie de maladie transmissible.

12.14.2 L'(Autorité) établira un plan aéronautique national en prévision de l'apparition d'une maladie transmissible présentant un risque pour la santé publique ou d'une urgence sanitaire de portée internationale.

