

No. 40739

Multilateral

Inter-Governmental Agreement on cooperation in air transportation (with attachments). Nassau, 6 July 1984

Entry into force: *13 September 1985, in accordance with paragraph 7 (see following page)*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Caribbean Community, 22 November 2004*

Multilatéral

Accord intergouvernemental de coopération relatif au transport aérien (avec annexes). Nassau, 6 juillet 1984

Entrée en vigueur : *13 septembre 1985, conformément au paragraphe 7 (voir la page suivante)*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Communauté des Caraïbes, 22 novembre 2004*

Participant	Ratification
Barbados	28 Dec 1984
Dominica	24 May 1985
Guyana	11 Jan 1985
Jamaica	12 Mar 1985
Saint Lucia	13 Sep 1985
Trinidad and Tobago	1 Jul 1985

Participant	Ratification
Barbade	28 déc 1984
Dominique	24 mai 1985
Guyana	11 janv 1985
Jamaïque	12 mars 1985
Sainte-Lucie	13 sept 1985
Trinité-et-Tobago	1 juil 1985

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

INTER-GOVERNMENTAL AGREEMENT ON COOPERATION IN AIR TRANSPORTATION

The Governments of the Member States of the Caribbean Community,

Recognising the need to improve the efficiency and enhance the viability of air transportation services in the Region;

Noting that the development of the Region requires continuous and reliable air transportation services both intraregionally and extraregionally;

Recognising that a vital resource of the Region in the field of air transportation is the route rights inhering in its several Member States;

Further Recognising that many Member States are now unable to exercise their route rights through the establishment of their own national carriers;

Having regard to the special needs of the Less Developed Countries of the Region in securing improvements in their air communication links and facilities;

Convinced that the Community of Interests of Member States provides a legitimate basis for the designation by one Member State of an airline owned by another Member State to exercise its route rights;

Conscious of the need to establish mechanisms for consultation and cooperation among Member States and their airlines in the field of air transportation;

Have agreed as follows:

1. National airlines of member States shall explore and implement all feasible areas of functional cooperation in order to promote their viability and the orderly and rational development of air transport services for the Region. Without prejudice to the generality of the foregoing, Member States endorse the Report on Functional Cooperation contained in Attachment I of this Agreement.

2. Member States agree to the establishment of the consultative mechanism on bilateral air transportation negotiations as provided in Attachment II of this Agreement.

3. Member States endorse the Report on the Issue of Designation contained in Attachment III of this Agreement and agree to implement the measures therein contained.

4. Member States agree to continue to develop further areas of functional cooperation in the field of air transportation in accordance with Article 18 of the Treaty Establishing the Caribbean Community.

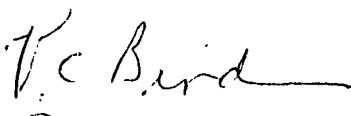
5. This Agreement shall be open for signature by Member States.

6. This Agreement shall be subject to ratification by Member States in accordance with their constitutional procedures. Instruments of Ratification shall be deposited with the Secretary-General of the Caribbean Community (hereinafter called "the Depository") which shall transmit certified copies to the Government of each Member State.

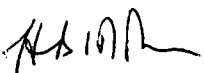
7. This Agreement shall enter into force on the deposit of Instruments of Ratification by six Member States.


8. Any Member State may denounce this Agreement by giving notice in writing to the Depositary which shall promptly notify the other Member States. Such denunciation shall take effect 12 months after the notice is received by the Depositary.

Done at Nassau, The Bahamas, this 6th Day of July, 1984.

Signed by 
For the Government of Antigua and Barbuda on 1st July, 1984.
at Nassau, The Bahamas

Signed by
For the Government of The Bahamas on
at

Signed by 
For the Government of Barbados on 1st July, 1984
at Nassau, The Bahamas.

Signed by 
For the Government of Belize on 19th February 1986
at Bridgetown, Barbados

Signed by A.D. Carlson
For the Government of the Commonwealth of Dominica on 6th February, 1985
at Kingston, Jamaica.

Signed by Amr. ...
For the Government of Grenada on 7th July, 1984
at Nassau, The Bahamas.

Signed by ...
For the Government of Guyana on 7th July, 1984
at Nassau, The Bahamas.

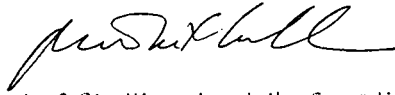
Signed by ...
For the Government of Jamaica on 7th July 1984
at Nassau, The Bahamas

Signed by ...
For the Government of Montserrat on 14th July, 1986
at Georgetown, Guyana.

Signed by ...
For the Government of Saint Christopher and Nevis on 7th July, 1984
at Nassau, The Bahamas.

Signed by ...
For the Government of Saint Lucia on 6th February, 1985
at Kingston, Jamaica

Signed by



For the Government of St. Vincent and the Grenadines on 4th July 1986

at Georgetown, Guyana.

Signed by *Geo. M. Chambers*.

For the Government of Trinidad and Tobago on 4th July, 1984

at Nassau, The Bahamas.

ATTACHMENT I

REPORT ON FUNCTIONAL COOPERATION AMONG REGIONALLY-OWNED AIRLINES

We have identified a number of the areas where functional cooperation among regionally-owned airlines may be economically beneficial to the participating carriers.

The top executives of the airlines owned by Member States are already actively pursuing these areas and we recommend the endorsement of such action by Member States.

The areas of cooperation identified so far are as follows:

- (i) Fuel purchase;
- (ii) Insurance;
- (iii) Handling Agent and Ground Handling;
- (iv) Maintenance;
- (v) Crew Accommodation and Transport;
- (vi) Shared System Development;
- (vii) Traffic Data Sharing;
- (viii) Representation;
- (ix) Training;
- (x) Joint Fares and Promotional Fares;
- (xi) Schedule Integration;
- (xii) Catering;
- (xiii) Aircraft leasing;
- (xiv) Effective harmonisation of Air Transport and the Tourist Industry;
- (xv) Equipment Rationalisation.

In the Appendix we set out a more detailed description of the areas of cooperation and the participating carriers.

We have agreed with the recommendations of the airline executives that:

(i) The Meeting of the regionally-owned airline executives should be institutionalised and held on a quarterly basis; the airlines should provide their own Secretariat and advise Governments of the progress which they have made; and

(ii) the national carrier of The Bahamas has been invited to all future meetings of regionally-owned airline executives.

We also agreed that Member States should encourage the utilisation of the services of regionally-owned carriers wherever possible, and that preferential treatment should be granted regionally-owned carriers particularly in the carriage of mail from Member States.

We have also agreed in principle to the introduction of a Caribbean Explorer Promotional Fare which will be sold in conjunction with fares to the Region; this is one device which, it is hoped, will encourage tourists to the Region to visit more than one Caribbean country.

APPENDIX TO ATTACHMENT I

AREAS OF FUNCTIONAL COOPERATION AMONG REGIONALLY-OWNED AIR-
LINES

<i>Areas of Cooperation</i>	<i>Participants</i>
1. Fuel Purchase	JM, BW, LI, GY, GR, IQ
2. Insurance	JM, BW, GR, IQ, LI
3. Handling Agent and Ramp Services:	
(a) Miami,	BW, JM
(b) New York,	BW, JM
Cargo Warehousing:	
(a) Miami and New York,	BW, JM, GR
(b) Canada,	BW, JM
(c) United Kingdom,	BW, JM, IQ
(d) Barbados,	BW, GR, LI, JM, IQ
4. Maintenance	BW, JM, LI, GY, UP
5. Crew Accommodation and Transport	BW, JM, GY
6. Shared System Development	BW, JM, GY, IQ
7. Traffic Data Sharing	All Carriers
8. Representation	JM, BW, LI, IQ
9. Training	BW, JM, LI, GY, IQ
10. Joint Fares and Promotion	BW, JM, LI, GY, IQ
11. Schedule Integration	BW, JM
12. Catering	JM, BW, IQ
13. Aircraft Leasing	All carriers
14. Effective Harmonisation of Air Transport and the Tourist Industry	All carriers

<i>Areas of Cooperation</i>	<i>Participants</i>
15. Equipment Rationalisation	All carriers

CODE: JM - Air Jamaica
LI - LIAT (1974) Ltd.
UP - Bahamasair
BW - BWIA
GR - Caribbean Air Cargo Ltd.
GY - Guyana Airways
IQ - Caribbean Airways

ATTACHMENT II

CONSULTATIVE MACHINERY ON BILATERAL AIR SERVICE AGREEMENT

We recommend that a machinery should be established to provide for consultation among Member Governments in the area of bilateral air services agreements. The composition of the Committee, the procedures for invoking it and the scope of the consultations shall be as follows:

A. Composition

The Committee shall be designated the CARICOM Civil Aviation Consultative Committee. It shall consist of one representative of each Member State as the machinery for consultation. The members of the Consultative Committee shall, as far as possible, possess the necessary qualifications and experience in the field of bilateral air transport agreements and civil aviation and shall, on request, render technical assistance to Member States in bilateral negotiations.

B. Procedure for Consultation

The procedure for invoking the consultations shall be as follows:

(i) When any CARICOM State proposes to enter into negotiations to conclude or to review bilateral air services agreements within the scope of consultation, the CARICOM country proposing to do so should indicate its intention by notifying the CARICOM Secretariat which shall advise the other Member States;

(ii) If within 14 days of such notification any Member State so requests, the Consultative Committee shall meet and consider the proposals and report in reasonable time for the Member State to meet its scheduled bilateral negotiations;

(iii) The recommendations of the Consultative Committee shall be taken into account by the CARICOM State proposing the bilateral but shall not have any binding effect in view of the fact that the Treaty obligations arising from the bilateral will be those of the States which will be parties to such bilateral;

(iv) The Consultative Committee shall be serviced by the CARICOM Secretariat.

C. Scope of Consultations

1. (a) Fifth Freedom Rights between CARICOM countries and between CARICOM countries and other States:

(b) CARICOM States may exchange information on proposed negotiations of bilateral agreements with other States relating exclusively to third and fourth freedoms.

2. Pricing Policy (Fares and Rates) -

(a) The commercial judgement of the airline based on all relevant factors, including a reasonable profit plus the approval of the respective aeronautical authorities based on the economic justifications;

(b) Cooperation between rate fixing institutions of CARICOM.

3. Capacity Control.

¹4. Multiple Designation and Intra-Caribbean Traffic.

1. The Representative of OECS expressed disagreement on the question of multiple designation falling within the scope of consultation for the purposes of the exercise of third and fourth freedom rights.

ATTACHMENT III

REPORT ON THE ISSUE OF DESIGNATION

At the Heads of Government Conference held in Ocho Rios, Jamaica, in November of last year, it was agreed that there should be an Inter-Governmental Agreement of Cooperation in Air Transportation among Member States providing, *inter alia*, for one Member State to designate an airline owned by another Member State as its national carrier. The High Level Committee on the Rationalisation of Air Transportation has examined the question of the designation and submits its recommendations on the matter.

In order to give effect to the decision of Heads of Government, it is necessary to establish appropriate criteria which would identify carriers which would qualify for designation and ensure that these would secure the acceptance of such designation by Third Countries.

Under traditional practice, an air carrier would qualify as a national carrier only where it is substantially owned and effectively controlled by the government or the nationals of that country. This is a characteristic feature of most bilateral agreements modelled upon the Bermuda Agreement of 1946 and its successors. The rationale behind the need for the provision relating to substantial ownership and effective control is that the route rights which are negotiated in a Bilateral Air Services Agreement are rights belonging to the countries which have negotiated the Agreement. Accordingly, the traditional view has been that it is for those countries, or the nationals of those countries, to exercise those rights; the test of substantial ownership and effective control was devised to prevent the exercise of rights by outsiders or by "Flags of Convenience".

However, it has been increasingly recognised that, because of the economic realities relating to the establishment of a national airline, the high capital costs involved and the technological and managerial requirements which international operations demand, many small countries cannot afford to maintain a national carrier. The practical outcome of this reality is that even though some countries might conclude bilateral air agreements which accord them traffic rights to other countries, they may be unable to utilise such rights because they cannot afford to establish a national airline with international capability which possess the test of substantial ownership and effective control. This is, in essence, the situation which faces many CARICOM countries, especially the Less Developed Countries (LDCs) of CARICOM. It should be recorded, in this regard, that at least two major and influential countries in the Western Hemisphere have recognised the problem which the traditional practice has created for small States and have been prepared to accept the designation by one country of a carrier owned by another country, with which it has close functional ties, as its carrier for the purpose of exercising its rights under a bilateral air services agreement. However, this practice is not universal and therefore there remains the need to provide for acceptance of the generality of the case in respect of air transportation agreements between CARICOM Member States and Third Countries.

It is suggested that the solution to this question is to be found in recognising that insofar as the realities of the lesser developed countries are concerned, an alternative and equal-

ly credible criterion to the requirement of substantial ownership and effective control is to be found in the Community of Interests symbolised by membership of an Economic Community, for example, CARICOM. That Community of Interests demands that there should be at all times, reliable carriers of CARICOM to expand intraregional trade, to facilitate travel to, from or within the Region and to promote the development of member States in areas such as tourism.

On the basis of this Community of Interests, a CARICOM country can therefore seek to designate the carrier of another CARICOM country as the carrier to exercise its route rights. Individual and collective efforts of CARICOM States should be mobilised to negotiate acceptance of such designation by Third Countries. Under this concept LIAT (1974) Ltd., would qualify to be designated.

An additional mechanism may also be used, not as an alternative, but in order to give further support to the concept of the Community of interests among CARICOM countries. That mechanism is to be found in the regime relating to CARICOM Enterprises, that is, enterprises which are substantially owned and effectively controlled by nationals of CARICOM. At the present time, the definition of a CARICOM Enterprise is narrowly drawn and does not embrace airlines providing services, to, from or within the Region. The Committee recommends that the definition be widened through an appropriate amendment to provide that airlines owned by Governments or nationals of CARICOM which provide services to, within, or from the Region be designated as CARICOM Enterprises.

In this connection, the Committee noted that the Heads of Government had agreed to "ratify the CARICOM Enterprise Regime without further delay" and had also agreed to widen the definition of a regional project to include a project which was owned by nationals or Governments of one State but which provided services to the Region. The Committee's proposal is consistent with the spirit of the decision of the Heads of Government.

The Committee, therefore, recommends that Governments agree to accord CARICOM Enterprise status to any CARICOM carrier which is substantially owned and effectively controlled by CARICOM nationals (or by a Government of a CARICOM Country) and thereby further establish a Community of Interests of CARICOM States and their nationals in the designated carrier. With this proposed amendment, BWIA International, Guyana Airways, Air Jamaica and Caribbean Airways would qualify to be designated.

The Committee further recommends that CARICOM airlines designated under this scheme, whilst free to adopt all means of operation customary in the airline industry, shall continue to be accountable for the obligations arising pursuant to such designation.

In summary, therefore, the Committee recommends that:

(i) note be taken of the fact that two major and influential countries in the Western Hemisphere have already agreed to depart from the strict application of substantial ownership and effective control and to recognise a carrier owned by one Member State as the national carrier of another Member State within CARICOM;

(ii) the question of designation be approached by recognising that there is a Community of Interests among CARICOM States which qualifies as an equally credible alternative criterion to the requirements of substantial ownership and effective control;

(iii) the use of the concept of CARICOM Enterprises for the purpose of designation should also be used as an additional mechanism;

(iv) regionally-owned airlines may properly be designated as fulfilling the criteria of a Community of Interests both on the basis of being owned by a Member State of CARICOM or being substantially owned and effectively controlled by nationals of a Member State of CARICOM or having qualified for CARICOM Enterprise Status. Such airlines, however, whilst free to adopt all means of operation customary in the airline industry, shall continue to be accountable for the obligations arising pursuant to such designation.

It is further recommended that the Heads of Government agree:

(a) to amend the definition of CARICOM Enterprise to include enterprises owned by nationals and/or Governments of one Member State which provide air services to, from or within the Region;

(b) that Member Governments expedite the ratification of the Agreement establishing an appropriate CARICOM Enterprise Regime to give effect to (iii) and (iv) above;

(c) that Member Governments mandate their representatives to the International Civil Aviation Organisation (ICAO) Assembly to stimulate, individually and jointly, support for the concepts of Community of Interests and CARICOM Enterprises and to secure acceptance of appropriate resolutions;

(d) that Member States should not designate airlines flying under "flags of convenience" as their carrier.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD INTERGOUVERNEMENTAL DE COOPÉRATION RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Les Gouvernements des États membres de la Communauté des Caraïbes,
Reconnaissant la nécessité d'améliorer l'efficacité et d'accroître la viabilité des services de transport aérien dans la région;

Notant que le développement de la région nécessite des services permanents et fiables en matière de transport aérien aux niveaux intrarégional et extrarégional;

Reconnaissant que les droits de route inhérents à plusieurs de ses États membres constituent une ressource vitale pour la région;

Reconnaissant en outre que de nombreux États membres ne sont plus en mesure d'exercer leurs droits de route par l'intermédiaire de leurs propres transporteurs nationaux;

Eu égard aux besoins particuliers des pays les moins développés de la région en vue d'améliorer la sécurité de leurs liaisons et installations de communication;

Convaincus que la communauté d'intérêts des États membres fournit à un État membre la base légitime pour désigner une compagnie aérienne appartenant à un autre État membre en vue d'exercer ses droits de route;

Conscients de la nécessité d'établir des mécanismes de consultation et de coopération entre les États membres et leurs compagnies aériennes dans le domaine du transport aérien;

Sont convenus de ce qui suit :

1. Les compagnies aériennes nationales des États membres explorent et mettent en oeuvre tous les domaines possibles de coopération fonctionnelle afin de promouvoir leur viabilité et le développement harmonieux et rationnel des services de transport aérien dans la région. Sans préjudice du caractère général de ce qui précède, les États membres souscrivent au Rapport sur la coopération fonctionnelle contenu à l'annexe I du présent Accord.

2. Les États membres conviennent d'établir un mécanisme consultatif de négociations bilatérales dans le domaine du transport aérien, tel que prévu à l'annexe II du présent Accord.

3. Les États membres souscrivent au Rapport sur la question de la désignation, contenu à l'annexe III du présent Accord, et conviennent d'en mettre en oeuvre les mesures.

4. Les États membres conviennent de continuer de développer de nouveaux domaines de coopération fonctionnelle dans le domaine du transport aérien conformément à l'article 18 du Traité portant création de la Communauté des Caraïbes.

5. Le présent Accord est ouvert à la signature des États membres.

6. Le présent Accord est soumis à ratification des États membres conformément à leurs procédures constitutionnelles. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de la Communauté des Caraïbes (ci-après dénommé "le dépositaire"), qui en adressera une copie certifiée au gouvernement de chaque État membre.

7. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle six États membres auront déposé leurs instruments de ratification.

8. Tout État membre peut dénoncer le présent Accord moyennant un préavis notifié par écrit au dépositaire, qui en informe immédiatement les autres États membres. Cette dénonciation prend effet 12 mois après la réception du préavis par le dépositaire.

Fait à Nassau, le 6 juillet 1984.

Signé par :

Pour le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda, le 7 juillet 1984, à Nassau (Bahamas)

Signé par :

Pour le Gouvernement des Bahamas, le à

Signé par :

Pour le Gouvernement de la Barbade, le 7 juillet 1984, à Nassau (Bahamas)

Signé par :

Pour le Gouvernement du Belize, le 19 février 1986, à Bridgetown (Barbade)

Signé par :

Pour le Gouvernement du Commonwealth de la Dominique, le 6 février 1985 à Kingston, (Jamaïque)

Signé par :

Pour le Gouvernement de la Grenade, le 7 juillet 1984, à Nassau (Bahamas)

Signé par :

Pour le Gouvernement du Guyana, le 7 juillet 1984, à Nassau (Bahamas)

Signé par :

Pour le Gouvernement de la Jamaïque, le 7 juillet 1984, à Nassau (Bahamas)

Signé par :

Pour le Gouvernement de Montserrat, le 4 juillet 1986, à Georgetown (Guyana)

Signé par :

Pour le Gouvernement de Saint-Christopher-et-Nevis, le 7 juillet 1984, à Nassau (Bahamas)

Signé par :

Pour le Gouvernement de Sainte-Lucie, le 6 février 1985, à Kingston (Jamaïque)

Signé par :

Pour le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines, le 4 juillet 1986, à Georgetown (Guyana)

Signé par :

Pour le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago, le 7 juillet 1984, à Nassau (Bahamas)

ANNEXE I

RAPPORT SUR LA COOPÉRATION FONCTIONNELLE ENTRE DES COMPAGNIES AÉRIENNES DE PROPRIÉTÉ RÉGIONALE

Nous avons identifié un certain nombre de domaines où la coopération fonctionnelle entre des compagnies aériennes de propriété régionale est susceptible de présenter un intérêt économique pour les transporteurs aériens participants.

Les dirigeants des compagnies aériennes appartenant à des États membres soutiennent déjà activement ces domaines et nous recommandons aux États membres de souscrire à cette initiative.

Les domaines de coopération identifiés jusqu'à présent sont les suivants :

- i) Achat de carburant;
- ii) Assurance;
- iii) Agent de service d'escale et services d'escale;
- iv) Entretien;
- v) Logement et transport d'équipage;
- vi) Développement d'un système partagé;
- vii) Échanges de données relatives à la circulation aérienne;
- viii) Représentation;
- ix) Formation;
- x) Tarifs communs et tarifs promotionnels;
- xi) Intégration des horaires;
- xii) Commissariat;
- xiii) Location d'aéronefs;
- xiv) Harmonisation efficace du transport aérien et de l'industrie touristique;
- xv) Rationalisation des équipements.

Une description plus détaillée des domaines de coopération et des transporteurs aériens participants figure à l'appendice ci-après.

Nous avons souscrit aux recommandations ci-après formulées par les cadres de direction des compagnies aériennes :

- i) La réunion des cadres de direction des compagnies aériennes de propriété régionale devrait être institutionnalisée et se tenir trimestriellement; les compagnies aériennes doivent se doter de leur propre secrétariat et tenir les gouvernements informés de leurs progrès;
- ii) Le transporteur aérien national des Bahamas a été invité à toutes les réunions futures des cadres de direction des compagnies aériennes de propriété régionale.

Nous sommes également d'avis que les États membres devraient encourager l'utilisation des services de transporteurs aériens de propriété régionale dans toute la mesure du possible, et qu'un traitement préférentiel devrait leur être accordé, en particulier dans le transport de courrier en provenance d'États membres.

Nous avons également appuyé en principe l'introduction d'un tarif promotionnel Caribbean Explorer qui sera offert en combinaison avec les tarifs applicables à la région. Il s'agit d'un moyen qui, nous l'espérons, incitera les touristes qui se rendent dans la région à visiter plus d'un pays des Caraïbes.

APPENDICE À L'ANNEXE I

DOMAINES DE COOPÉRATION FONCTIONNELLE ENTRE LES COMPAGNIES
AÉRIENNES DE PROPRIÉTÉ RÉGIONALE

<i>Areas of Cooperation</i>	<i>Participants</i>
1. Achat de carburant	JM, BW, LI, GY, GR, IQ
2. Assurance	JM, BW, GR, IQ, L
3. Agent de service d'escale et services d'escale :	
a) Miami	BW, JM
b) New York	BW, JM
Entreposage de marchandises :	
a) Miami et New York	BW, JM, GR
b) Canada	BW, JM
c) Royaume-Uni	BW, JM, IQ
d) Barbade	BW, GR, LI, JM, IQ
4. Entretien	BW, JM, LI, GY, UP
5. Logement et transport d'équipage	BW, JM, GY
6. Développement d'un système partagé	BW, JM, GY, IQ
7. Échange de données relatives à la cir- culation aérienne	Tous les transporteurs
8. Représentation	JM, BW, LI, IQ
9. Formation	BW, JM, LI, GY, IQ
10. Tarifs communs et tarifs promotion- nels	BW, JM, LI, GY, IQ
11. Intégration des horaires	BW, JM
12. Commissariat	JM, BW, IQ
13. Location d'aéronefs	Tous les transporteurs
14. Harmonisation efficace du transport aérien et industrie touristique	Tous les transporteurs
15. Rationalisation des équipements	Tous les transporteurs

Code : JM - Air Jamaica
LI - LIAT (1974) Ltd.
UP - Bahamasair
BW - BWIA
GR - Caribbean Air Cargo Ltd.
GY - Guyana Airways
IQ - Caribbean Airways

ANNEXE II

MÉCANISME DE CONSULTATION RELATIF À L'ACCORD BILATÉRAL SUR LES SERVICES AÉRIENS

Nous recommandons qu'un mécanisme soit établi pour permettre la tenue de consultations entre les gouvernements membres dans le domaine des accords bilatéraux relatifs aux services aériens. La composition du comité, les procédures de convocation et le champ d'application des consultations sont les suivants :

A. Composition

Le Comité, dénommé Comité consultatif de l'aviation civile de la CARICOM, se compose d'un représentant de chaque État membre qui agit en tant qu'organe de consultation. Les membres du Comité consultatif doivent, dans la mesure du possible, posséder les compétences et l'expérience nécessaires dans le domaine des accords bilatéraux relatifs au transport aérien et à l'aviation civile et, sur demande, prêtent une assistance technique aux États membres dans les négociations bilatérales.

B. Procédure de consultation

La procédure de convocation des consultations est la suivante :

i) Lorsqu'un État de la CARICOM propose d'engager des négociations en vue de conclure ou de revoir des accords bilatéraux relatifs aux services aériens dans le cadre d'une consultation, le pays de la CARICOM qui présente la proposition doit indiquer son intention en notifiant le Secrétariat de la CARICOM, qui en avise les autres États Membres;

ii) Si, dans les 14 jours suivant cette notification, un État membre en fait la demande, le Comité consultatif se réunit et examine les propositions et fait rapport dans un délai raisonnable pour permettre à l'État membre de poursuivre ses négociations bilatérales tel que prévu;

iii) L'État de la CARICOM qui propose les négociations bilatérales prend en considération les recommandations du Comité consultatif, mais elles doivent cependant n'avoir aucun effet contraignant, compte tenu du fait que les obligations du Traité résultant des négociations bilatérales seront celles qui incomberont aux États qui seront parties aux dites négociations;

iv) Le Comité consultatif est desservi par le Secrétariat de la CARICOM.

C. Champ d'application des consultations

I. a) Droits de cinquième liberté entre les pays de la CARICOM et les pays de la CARICOM et d'autres États;

b) Les États de la CARICOM peuvent échanger des informations sur la proposition de négociations d'accords bilatéraux avec d'autres États portant exclusivement sur les troisième et quatrième libertés.

2. Politique des prix (tarifs et taux) :

a) Le jugement commercial d'une compagnie aérienne fondé sur tous les facteurs pertinents, y compris un bénéfice raisonnable, ainsi que l'approbation des autorités aéronautiques respectives à partir de justifications économiques;

b) Coopération entre les institutions d'établissement de taux de la CARICOM.

3. Contrôle de la capacité.

¹4. Désignation multiple et trafic à l'intérieur des Caraïbes.

1. Le représentant de l'OECD a exprimé son désaccord sur le fait que la question de la désignation multiple fasse l'objet d'une consultation aux fins de l'exercice des droits de troisième et de quatrième libertés.

ANNEXE III

RAPPORT SUR LA QUESTION DE LA DÉSIGNATION

À la Conférence des chefs de gouvernement qui s'est tenue à Ocho Rios, en Jamaïque, en novembre dernier, il a été convenu qu'un accord intergouvernemental de coopération dans le secteur du transport aérien entre les États membres permettrait notamment à un État membre de désigner comme son transporteur national une compagnie aérienne appartenant à un autre État membre. Le Comité de haut niveau sur la rationalisation du transport aérien a examiné la question de la désignation et a présenté ses recommandations à ce sujet.

Afin de donner effet à la décision des chefs de gouvernement, il est nécessaire d'établir des critères appropriés permettant d'identifier des transporteurs susceptibles de remplir les conditions d'une désignation et de faire en sorte que, sur la base de ces critères, les pays tiers approuvent la désignation.

Selon la pratique traditionnelle, un transporteur aérien ne pouvait obtenir le statut de transporteur national que lorsqu'une part importante de sa propriété et son contrôle effectif étaient détenus par le gouvernement ou les ressortissants dudit pays. Cette caractéristique commune se retrouve dans la plupart des accords bilatéraux qui s'inspirent de l'Accord des Bermudes de 1946 et des accords qui en découlent. La nécessité d'une disposition portant sur la propriété substantielle et le contrôle effectif est justifiée par le fait que les droits de route faisant l'objet de négociations dans le cadre d'un accord bilatéral relatif aux services aériens sont des droits qui appartiennent aux pays qui ont négocié l'accord. En conséquence, du point de vue traditionnel, il revenait à ces pays ou aux ressortissants de ces pays d'exercer ces droits; le critère de la propriété substantielle et du contrôle effectif avait pour but d'empêcher que ces droits ne soient exercés par des étrangers ou des pavillons de complaisance.

Toutefois, il est de plus en plus reconnu qu'en raison des réalités économiques liées à l'établissement d'une compagnie aérienne nationale, des coûts d'immobilisation élevés et des exigences en matière de gestion et de techniques que requièrent l'exploitation d'une compagnie aérienne internationale, de nombreux petits pays n'ont plus les moyens de maintenir un transporteur national. Dans la pratique, cela signifie que certains pays, à supposer qu'ils concluent des accords bilatéraux en matière de transport aérien leur accordant des droits de trafic vers d'autres pays, ne puissent peut-être pas utiliser ces droits faute de moyens leur permettant d'établir une compagnie aérienne nationale ayant une capacité d'exploitation internationale qui réponde aux critères de la propriété substantielle et du contrôle effectif. Il s'agit essentiellement de la situation à laquelle sont confrontés de nombreux pays de la CARICOM, en particulier les pays les moins avancés de la CARICOM. À cet égard, il convient de noter que deux grands pays influents au moins de l'hémisphère occidental ont reconnu le problème que la pratique traditionnelle posait aux petits États et étaient disposés à accepter qu'un pays désigne, comme son transporteur aux fins d'exercer ses droits en vertu d'un accord bilatéral relatif aux services aériens, un transporteur appartenant à un autre pays avec lequel il entretient des liens fonctionnels étroits. Toutefois, cette pratique n'est pas universelle et, par conséquent, il demeure nécessaire de régir l'acceptation du caractère général

de la question en ce qui concerne les accords relatifs au transport aérien entre les États membres de la CARICOM et des pays tiers.

Il est suggéré de résoudre ce problème par la reconnaissance, dans la mesure où les réalités des pays les moins avancés sont concernées, d'un critère de remplacement tout aussi valable à l'exigence de la propriété substantielle et du contrôle effectif que l'on retrouve dans la communauté d'intérêts symbolisée par l'adhésion à une communauté économique, par exemple, la CARICOM. Cette communauté d'intérêts exige qu'il y ait en tout temps des transporteurs fiables de la CARICOM pour élargir le commerce intrarégional, faciliter les voyages à destination, en provenance et à l'intérieur de la région et encourager le développement de domaines tels que le tourisme dans les États membres.

Sur la base de cette communauté d'intérêts, un pays de la CARICOM peut donc demander à désigner le transporteur d'un autre pays de la CARICOM pour exercer ses droits de trafic. Les États de la CARICOM doivent faire tout leur possible tant au niveau individuel que collectif pour négocier l'acceptation d'une telle désignation par des pays tiers. En vertu de ce concept, LIAT (1974) Ltd. remplirait les conditions d'une désignation.

Un mécanisme supplémentaire pourrait également être utilisé, non pas comme une option de remplacement, mais afin de promouvoir davantage le concept de la communauté d'intérêts au sein des pays de la CARICOM. Ce mécanisme se trouve dans le régime se rapportant aux entreprises de la CARICOM, à savoir, les entreprises dont la propriété substantielle et le contrôle effectif sont entre les mains de ressortissants de la CARICOM. À l'heure actuelle, la définition d'une entreprise de la CARICOM est très étroite et n'englobe pas toutes les compagnies aériennes qui fournissent des services à destination, en provenance ou à l'intérieur de la région. Le Comité recommande que la définition soit élargie dans le cadre d'un amendement approprié pour permettre aux compagnies aériennes détenues par les gouvernements ou des ressortissants de la CARICOM qui fournissent des services à destination, en provenance ou dans la région d'être désignées comme entreprises de la CARICOM.

À cet égard, le Comité a noté que les chefs de gouvernement sont convenus de "ratifier sans délai le régime d'entreprise de la CARICOM" et sont également convenus d'élargir la définition d'un projet régional pour inclure un projet détenu par des ressortissants ou des gouvernements d'un État, mais qui dessert la région. La proposition du Comité est compatible avec l'esprit de la décision des chefs de gouvernement.

Le Comité recommande donc que les gouvernements acceptent d'accorder le statut d'entreprise de la CARICOM à tout transporteur aérien de la CARICOM dont la propriété substantielle et le contrôle effectif sont entre les mains de ressortissants de la CARICOM (ou d'un gouvernement d'un pays de la CARICOM) et, de ce fait, d'établir par la suite une communauté d'intérêts des États de la CARICOM et de leurs ressortissants dans un transporteur désigné. Suite à ce projet d'amendement, BWIA International, Guyana Airways, Air Jamaica et Caribbean Airways devraient remplir les conditions d'une désignation.

Le Comité recommande en outre que les compagnies aériennes de la CARICOM désignées en vertu de ce régime, en attendant de pouvoir adopter librement tous les moyens d'exploitation habituels concernant l'industrie de l'aviation, demeurent responsables des obligations encourues suite à une telle désignation.

En résumé, le Comité recommande donc :