

NOTA

Le tarif ci-annexé est destiné à servir de modèle. Il ne prétend pas prévoir toutes les situations possibles ni traiter de la question de façon exhaustive.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la *Loi sur les transports au Canada* (ci-après la LTC) et le *Règlement sur les transports aériens* (ci-après le RTA). Ces documents sont disponibles sur le site internet de l'Office au : <http://www.otc-cta.gc.ca>.

On vous rappelle que le tarif est un contrat entre le transporteur et l'affréteur/passager et en tant que transporteur, vous êtes obligé de respecter votre tarif et d'en appliquer les conditions.

Pour vous assurer que le tarif de votre compagnie aérienne est adéquat, vous pouvez vous référer à vos services juridiques ou communiquer directement avec le personnel de l'Office pour de l'assistance technique.

Afin d'aider les transporteurs à remplir leur document de tarif de façon aussi précise que possible, des notes d'information ont été insérées en rouge dans le texte du guide de tarif à titre de référence et de direction seulement. Une fois votre document finalisé, veuillez vous assurer que ces notes sont supprimées.

TARIF D'AFFRÈTEMENT LOCAL INTERNATIONAL
CONTENANT
LES RÈGLES, TAUX ET TAXES APPLICABLES
À L'AFFRÈTEMENT D'AÉRONEFS
POUR LE
TRANSPORT DE PASSAGERS ET DE BAGAGES OU DE MARCHANDISES
ENTRE
DES POINTS SITUÉS AU CANADA, D'UNE PART,
ET
DES POINTS SITUÉS À L'EXTÉRIEUR DU CANADA, D'AUTRE PART

DATE DE PUBLICATION
(Date de l'envoi)

PUBLIÉ PAR
*(Inscrire les nom,
titre et adresse
de l'agent émetteur
autorisé du transporteur)*

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR
*(45 jours après la date de
publication)*

FEUILLE DE CONTRÔLE

Les pages originales et révisées qui sont mentionnées ci-dessous contiennent toutes les modifications du tarif original qui sont entrées en vigueur à la date indiquée.

Numéro de la page	Numéro de la révision	Numéro de la page	Numéro de la révision
Titre	Page originale	13	Page originale
1	"	14	"
2	"	15	"
3	"	16	"
4	"	17	"
5	"	18	"
6	"	19	"
7	"	20	"
8	"	21	"
9	"	22	"
10	"	23	"
11	"	24	"
12	"	25	"

Pour explication des abréviations, des signes de renvoi et des symboles utilisés mais non expliqués, voir la Page 3.

DATE DE PUBLICATION

DATE D’ENTRÉE EN VIGUEUR

TABLE DES MATIÈRES		Règle n°	Page n°
Acceptation des bagages ou des marchandises		7	17
Application du tarif		2	5
Billetterie		15	23
Calcul des frais		5	7
Conditions de transport		6	8
	Acceptation des enfants		17
	Autorisation médicale		8
	Exemption de responsabilité		16
	Horaires/retards		16
	Limites d'espace et de poids		8
	Limite de capacité		16
	Refus de transport		15
	Transport d'une personne ayant une déficience		8
Définitions		1	4
Détermination de la distance des vols avec trafic et de convoyage		4	6
Explication des abréviations, des signes de renvoi et des symboles		-	3
Feuille de contrôle		-	1
Frais d'annulation		14	23
Frais de taxation à la valeur excédentaire		10	21
Indemnité pour le refus d'embarquement		17	24
Limites de responsabilité – Animaux aidants		11	22
Limites de responsabilité – Bagages ou marchandises		10	19
Limites de responsabilité – Passagers		9	19
Modalités de paiement		13	23
Monnaie		3	6
Réacheminement des passagers		16	24
Remboursements		8	18
Substitution d'aéronef		12	22

TABLEAUX			
TABLEAU A	Taux et taxes exigibles pour les affrètements sans participation	-	25
TABLEAU B	Taxes de longue escale	-	25
TABLEAU C	Suppléments applicables au carburant	-	25

**EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS,
DES SIGNES DE RENVOI ET DES SYMBOLES**

OTC(A)Office des transports du Canada

IATAAssociation du transport aérien international

N°/n°Numéro

\$Dollar(s)

(R)Réductions

(A)Augmentations

(C)Changement n'entraînant ni augmentation ni réduction

(X)Annulation

(N)Ajout

CANCanadien

RÈGLE 1. DÉFINITIONS

«Bagages» désigne les pièces de bagage ou les articles et effets personnels d'un ou de plusieurs passagers, nécessaires ou destinés à son habillement, son usage, son confort ou sa commodité au cours du vol d'affrètement.

«Canada» désigne les dix provinces du Canada, le territoire du Yukon, les districts et les îles compris dans les Territoires du Nord-Ouest du Canada et le Nunavut.

«Transporteur» désigne *(Inscrire le nom de votre compagnie)*.

«Vol d'affrètement» désigne le déplacement d'un aéronef transportant les passagers, les bagages ou les marchandises de l'affréteur du point de départ jusqu'au premier point où il atterrit par la suite (exception faite des escales techniques ou de ravitaillement).

«Affréteur» désigne une personne, une firme, une société commerciale, une association, une société de personnes, une compagnie ou une autre personne morale qui convient d'acheter du transporteur la capacité entière d'un ou plusieurs aéronefs en vue du transport de passagers et de bagages, ou de marchandises ou de bien entre un point d'origine précis et une destination donnée, suivant un itinéraire particulier, dont il est convenu au préalable.

«Entière capacité» désigne la capacité totale de transport d'une charge marchande d'un aéronef relativement au vol d'affrètement devant être exécuté.

«Destination» désigne le point auquel doivent être transportés les passagers ou les marchandises qui font l'objet du vol d'affrètement.

«Vol affrété sans participation» désigne un vol affrété aux termes duquel

- (a) le coût du transport des passagers ou des marchandises est payé par une seule personne, une seule société ou un seul organisme et n'est partagé, directement ou indirectement, par aucune autre personne, et
- (b) aucun droit ou autre obligation financière n'est imposé à un passager quelconque comme condition de transport ou pour un élément quelconque du voyage.

«Vol de convoyage» désigne le déplacement d'un aéronef sans passagers ni marchandises de l'affréteur pour sa mise en place en vue d'un vol d'affrètement ou, au terme d'un vol d'affrètement, pour la mise en place de l'aéronef à un point prescrit par le transporteur.

«Marchandises» désigne tout ce qui peut être transporté par la voie des airs, y compris les animaux, mais non le courrier, sauf s'il est expédié en chargement complet de l'aéronef.

«Convention de Montréal» désigne le protocole portant sur la modification de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Montréal le 28 mai 1999.

«Origine» désigne le point de départ du vol d'affrètement, où sont pris les passagers ou chargées les marchandises à transporter.

«Passager» désigne toute personne, à l'exception des membres de l'équipage, transportée ou devant être transportée à bord d'un aéronef avec l'assentiment du transporteur, en vertu d'un contrat d'affrètement.

«DTS» désigne les droits de tirage spéciaux émis par le Fonds monétaire international.

«Trafic» ou «Transport» signifie le transport aérien des passagers, du courrier et des marchandises.

«États-Unis d'Amérique» désigne les états ainsi que les territoires et les possessions des États-Unis d'Amérique. *(Dans le cas où le transporteur opère dans un pays autre que les États-Unis, veuillez remplacer la définition ci-haut mentionnée par celle du pays concerné.)*

«Convention de Varsovie» désigne la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, dans sa version modifiée, mais n'inclut pas la Convention de Montréal susmentionnée.

RÈGLE 2. APPLICATION DU TARIF

- (a) Le présent tarif s'applique au transport de passagers et de leurs bagages ou de marchandises par service d'affrètement, à bord d'aéronefs exploités par le transporteur.
- (b) Le service d'affrètement est dispensé conformément aux modalités du présent tarif uniquement après qu'une entente d'affrètement appropriée a été passée par écrit, dans la forme prescrite par le transporteur, entre l'affréteur et le transporteur.

- (c) Tout transport par vol d'affrètement à partir du Canada est assujéti aux règles, aux taux et aux taxes publiés ou mentionnés dans le présent tarif en vigueur, conformément à la date d'entrée en vigueur indiquée sur chaque page, à la date de la signature de l'entente d'affrètement.
- (d) Le contenu du présent tarif fait partie du contrat d'affrètement passé entre le transporteur et l'affréteur et il a préséance en cas de contradiction avec le contrat d'affrètement, à moins qu'une dérogation au tarif ait été autorisée par l'OTC(A).

RÈGLE 3. MONNAIE

Les taux et les taxes sont exprimés en monnaie légale canadienne. Lorsque le paiement d'un vol d'affrètement en partance du Canada est versé en toute autre devise, les taxes exigibles doivent correspondre au montant, en dollars canadiens, publié dans le présent tarif, calculé selon le taux de change bancaire local en vigueur à la date de la signature de l'entente d'affrètement.

RÈGLE 4. DÉTERMINATION DE LA DISTANCE DES VOLS D'AFFRÈTEMENT ET DE CONVOYAGE

Aux fins du calcul des taux et des taxes prévus dans le présent document, la distance à utiliser, y compris celle des vols d'affrètement et de convoyage (le cas échéant), est la distance la plus courte, soit la distance orthodromique d'un aéroport à un autre, à l'égard du ou des vols d'affrètement en cause, lesquels seront exécutés conformément à l'horaire des vols convenu, tel que publié dans les sources suivantes et dans l'ordre qui suit :

- (a) Manuel des distances aériennes, publié conjointement par l'Association du transport aérien international et International Aeradio Limited;
- (b) Manuel de millage de l'IATA, publié par l'Association du transport aérien international;
- (c) et(ou) un agencement des deux.

(Remarque : Vous pouvez également préciser d'autres ouvrages de calcul des distances.)

RÈGLE 5. CALCUL DES FRAIS

Le prix total d'affrètement exigible de l'affrèteur représente la somme de ce qui suit :

- (a) Le montant obtenu en multipliant la distance du ou des vols d'affrètement déterminée conformément à la Règle 4 ci-dessus, par le taux d'affrètement au mille pertinent, indiqué dans le Tableau des taxes, ou, lorsque les distances ne sont pas mesurables, en multipliant le nombre d'heures totales ou partielles du ou des vols d'affrètement, par le taux horaire d'affrètement applicable, indiqué dans le Tableau des taxes, pourvu que le coût par vol d'affrètement ne soit pas inférieur au coût minimum par vol d'affrètement indiqué dans le Tableau des taxes.
- (b) Le montant obtenu en multipliant la distance du ou des vols de convoyage, le cas échéant, déterminée conformément à la Règle 4 ci-dessus, par le taux de convoyage au mille applicable, indiqué dans le Tableau des taxes, ou, lorsque les distances ne sont pas mesurables, en multipliant le nombre d'heures totales ou partielles du ou des vols de convoyage par le taux horaire de convoyage pertinent figurant dans le Tableau des taxes, pourvu que le coût total par vol de convoyage ne soit pas inférieur au coût minimum par vol de convoyage indiqué au Tableau des taxes.
- (c) *(Choisir l'une des deux clauses relatives au carburant ou enlever au complet)*
Le carburant consommé durant un vol d'affrètement sera facturé à l'affrèteur selon le supplément que paie le transporteur par litre, en monnaie canadienne, par rapport au prix de *(inscrire zéro ou un montant précis)*.

OU

Les suppléments applicables au carburant tels qu'indiqués dans le Tableau C seront calculés selon la même formule que les taxes d'affrètement et de convoyage, conformément aux paragraphes 5 (a) et (b) ci-dessus.

- (d) Des taxes de longue escale, le cas échéant, telles qu'indiquées dans le Tableau des taxes seront imposées par le transporteur lorsque, à la demande de l'affrèteur, il retient l'aéronef affrété à un point quelconque situé sur la route de l'affrètement pendant une période plus longue que le temps d'attente gratuit.
- (e) Des taxes de roulage, le cas échéant, à l'égard du temps requis pour transporter les passagers et les bagages ou les marchandises d'un affrèteur en roulant d'un point à un autre au sol seront calculées en multipliant le temps nécessaire par le taux d'affrètement à l'heure indiqué dans le Tableau des taxes.

- (f) Des frais de taxation à la valeur excédentaire, le cas échéant, seront exigés conformément à la Règle 10.
- (g) Tous les frais ou toutes les dépenses engagés par le transporteur à l'égard du logement, des repas et du transport au sol de l'équipage lorsque la nature de l'affrètement oblige l'équipage à séjourner loin de sa base pendant plus de *(inscrire un nombre)* heures.
- (h) Le coût réel de tous les frais engagés par le transporteur à des aéroports autres que sa base, à l'égard du traitement des passagers ou de la manutention des marchandises.
- (i) Le coût réel de tout service spécial ou accessoire exécuté ou fourni à la demande de l'affrèteur.

RÈGLE 6. CONDITIONS DE TRANSPORT

(a) Limites d'espace et de poids

Les passagers et les bagages ou les marchandises seront transportés sous réserve des limites d'espace et de poids de l'aéronef.

(b) Autorisation médicale

Le transporteur se réserve le droit d'exiger une autorisation des services médicaux de la compagnie si le voyage comporte un risque ou un danger inhabituel pour le passager ou pour les autres passagers (y compris les enfants à naître s'il y a des passagères enceintes).

(c) Transport d'une personne ayant une déficience

(La note ci-dessous est fournie à titre d'information seulement, prière de la supprimer.)

Note au transporteur : Afin d'éliminer les obstacles indus, on encourage les transporteurs à discuter avec chaque personne ayant une déficience de ses besoins. À la suite du dépôt d'une plainte, l'Office est habilité à enquêter un cas particulier afin d'établir s'il y avait ou non un obstacle indu à la mobilité d'une personne ayant une déficience et à ordonner que les mesures correctives soient prises, le cas échéant.

(Prière d'utiliser seulement les dispositions suggérées relatives à la taille appropriée des aéronefs, ET NON PAS LES DEUX.)

***Disposition à l'égard des aéronefs
AYANT MOINS DE 30 SIÈGES PASSAGERS***

Le transporteur déploiera tous les efforts afin de mieux répondre aux besoins des passagers ayant une déficience, y compris les accompagnateurs, les animaux aidants ou tout autre aide à la mobilité, à bord du vol. Cependant, certains appareils (p. ex. les fauteuils roulants à châssis rigide ou électriques) ne pourront être acceptés en raison d'un manque d'espace ou des limites imposées par la conception de l'aéronef, ou les deux.

OU

***Dispositions à l'égard des aéronefs
AYANT UN MINIMUM DE 30 SIÈGES PASSAGERS***

(Quoique les dispositions de la Partie VII du Règlement sur les transports aériens ne soient pas obligatoires pour les transporteurs qui exploitent des vols internationaux, il est recommandé que les transporteurs reflètent et adhèrent à ces exigences.)

(i) Définitions

NOTE : Les définitions «autonome» et «non-autonome» ont été prises dans les lignes directrices de Transports Canada, “*Commercial Air Services (Carriage of Non-ambulatory Passengers on Large Turbo-jet Aeroplanes)*”.

«Ambulatoire» désigne une personne capable de se déplacer dans la cabine de l’aéronef sans assistance.

«Non-ambulatoire» désigne une personne incapable de se déplacer dans la cabine de l’aéronef sans assistance.

«Non-autonome» désigne une personne qui n’est pas autonome.

«Autonome» – À l’exception des besoins ainsi que l’assistance mettant en cause la sécurité, «autonome» désigne une personne qui est indépendante, capable de subvenir à ses besoins pendant le vol, qui ne requiert aucune assistance de nature personnelle tel que de l’aide pour s’alimenter, l’utilisation des toilettes ou la prise de médicaments ou assistance du transporteur au-delà de la gamme des services qui sont normalement offerts par le transporteur.

«Animal aidant» désigne un animal dont une personne ayant une déficience a besoin et qui fait l’objet d’un certificat attestant qu’il a été dressé par un organisme professionnel de dressage des animaux aidants et que celui-ci porte un harnais convenable selon les normes établies par l’organisme professionnel de dressage des animaux aidants.

(ii) (A) Acceptation de la déclaration d’autonomie

À l’exception des raisons mettant en cause la sécurité lesquelles sont sous la gouverne de Transports Canada, le transporteur aérien acceptera la décision prise par la personne ou en son nom selon laquelle elle est autonome. Après avoir été informé quant à son degré d’autonomie, le transporteur ne peut refuser de transporter la personne en raison du fait qu’elle n’est pas accompagnée ou parce que le transporteur présume qu’elle pourrait avoir besoin d’une attention de la part des employés de la ligne aérienne tel que de l’aide pour s’alimenter, l’utilisation des toilettes ou la prise de médicaments, lesquels sont au-delà de la gamme des services qui sont normalement offerts par le transporteur.

(B) Acceptation d'une personne ayant une déficience

Les personnes ayant une déficience seront acceptées pour fins de transport comme suit :

Déficience	Accompagnateur requis
Aveugle	non
Sourd	non
Aveugle et sourd / Autonome	non
Aveugle et sourd / Non-autonome	oui
Intellectuelle / Autonome	non
Intellectuelle / Non-autonome	oui
Ambulatoire / Autonome	non
Ambulatoire / Non-autonome	oui
Non ambulatoire / Autonome	non (*)
Non ambulatoire / Non-autonome	oui

(*) Sauf dans le cas où le nombre de passagers ayant une déficience et qui voyagent sur un même vol excède les lignes directrices de l'aviation civile Transports Canada, "Commercial Air Services (Carriage of Non-ambulatory Passengers on Large Turbo-jet Aeroplanes)". **Les transporteurs sont priés de se référer aux directives en vigueur pour de plus amples renseignements.**

(C) Le transporteur refusera de transporter tout passager, ou peut le faire descendre à tout point, si les gestes ou le défaut d'agir de celui-ci démontrent que son état mental ou physique est tel qu'il/elle est incapable de subvenir à ses besoins sans aide, à moins qu'il/elle ne soit accompagné(e) par un accompagnateur qui se chargera de lui donner des soins en cours de route de sorte que le personnel du transporteur ne sera pas tenu de lui prêter une attention ou une assistance au-delà des services qui sont normalement offerts par le transporteur. - Voir Règle 6 (c) (ix) Lignes directrices concernant les services offerts aux personnes ayant une déficience.

(iii) Les passagers ayant une déficience ne pourront pas occuper des sièges dans les rangées désignées comme voies de sortie de secours, y compris les issues d'ailerons, ni aux endroits où l'escalier intégré ventral pourrait servir de sortie de secours ou au pont supérieur de l'aéronef, ou conformément aux règles et règlements en matière de sécurité de Transports Canada.

- (iv) Les réservations devraient être faites au moins 48 heures avant le départ. On devra aviser le transporteur quant à la nature de la déficience et l'aide requise afin que l'on puisse prendre les arrangements nécessaires. Le transporteur déploiera un effort raisonnable afin de répondre aux besoins des passagers qui n'auront pas fait les réservations 48 heures au préalable.
- (v) Le transporteur accepte comme bagages prioritaires, sans frais et en sus de la franchise de bagages enregistrés allouée, les articles suivants :
 - (1) un fauteuil roulant électrique, un fauteuil automoteur ou un fauteuil roulant manuel à cadre rigide;
 - (2) un fauteuil roulant manuel pliant;
 - (3) un déambulateur, une canne, des béquilles ou des orthèses;
 - (4) tout dispositif qui l'aide à mieux communiquer; et
 - (5) toute prothèse ou aide médicale.
- (vi) Le démontage ainsi que le remontage des aides à la mobilité est effectué par le transporteur sans frais.
- (vii) Le transporteur acceptera de transporter sans frais un animal aidant, que la personne ayant une déficience a besoin à condition que celui-ci porte un harnais convenable et qu'il soit attesté par un certificat qu'il a été dressé par un organisme professionnel de dressage des animaux aidants, pour qu'il accompagne la personne à bord de l'aéronef jusqu'à son siège passager et y demeure au plancher.
- (viii) Si une aide à la mobilité est endommagée ou perdue, le transporteur fournira une aide de remplacement temporaire convenable immédiatement et sans frais. Si l'aide endommagée peut faire l'objet d'une réparation, le transporteur fera réparer l'aide à ses frais, adéquatement et promptement, et la retournera au passager le plus tôt possible. Si l'aide endommagée ne peut faire l'objet d'une réparation, ou ne peut être localisée dans les 96 heures suivant l'arrivée du passager, le transporteur remplacera l'aide visée par une aide identique que le passager juge satisfaisante ou il lui remboursera un montant égal à la valeur de remplacement de l'aide.

- (ix) Lignes directrices concernant les services offerts aux personnes ayant une déficience

Pratiques recommandées : Les transporteurs aériens sont encouragés à incorporer les éléments suivants lesquels sont basés sur le Circulaire 274-AT-114 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (Accès des personnes handicapées au transport aérien) :

Le transporteur doit faire en sorte que des services soient assurés aux personnes ayant une déficience qui en font la demande au moins 48 heures avant le départ, et déployer des efforts raisonnables pour répondre aux demandes en cas de non-respect du délai prévu. Les services à assurer sur demande doivent comprendre les suivants :

- assistance durant l'enregistrement au comptoir des billets;
- assistance pour se rendre à l'aire d'embarquement;
- assistance à l'embarquement et au débarquement;
- assistance pour ranger et récupérer le bagages;
- assistance pour permettre à la personne de se déplacer entre son siège et la toilette de l'aéronef;
- assistance pour se rendre à l'aire ouverte au public ou, dans certains cas, pour rejoindre un représentant d'un autre transporteur;
- transfert de la personne de sa propre aide à la mobilité à celle fournie par le transporteur;
- transfert de la personne d'une aide à la mobilité à son siège passager;
- assistance limitée durant les repas et soin de s'enquérir périodiquement en cours de vol des besoins de la personne;
- indication individuelle aux passagers handicapés et à leurs accompagnateurs des procédures d'urgence et du plan de la cabine.

Acceptation des aides à la mobilité

Le transporteur doit permettre à la personne qui est dans un fauteuil roulant manuel d'utiliser celui-ci :

- (1) pour se rendre à la porte d'embarquement de son vol;
- (2) pour se déplacer entre l'aérogare et la porte de l'aéronef, lorsque les installations le permettent;
- (3) pour se déplacer entre l'aérogare et son siège passager, lorsqu'il y a suffisamment d'espace et que les installations le permettent.

S'il y a suffisamment d'espace, le transporteur doit permettre, sans frais, à la personne qui a besoin d'un fauteuil roulant manuel pliant de même que les aides à la mobilité de petite dimension de le ranger dans la cabine passagers durant le vol.

Les aides à la mobilité doivent être les derniers placés dans la soute de l'aéronef et les premiers sortis.

Embarquement et débarquement

Les personnes ayant une déficience qui ont besoin d'assistance doivent être embarquées séparément (en principe avant tous les autres passagers) et être débarquées séparément (en principe après tous les autres passagers). Si on leur demande, le transporteur et les autorités aéroportuaires doivent prendre des dispositions pour aider les personnes ayant une déficience dans l'accomplissement des formalités d'entrée ou de sortie et lors de la livraison des bagages.

Communication de l'information

Le transporteur doit faire en sorte que des instructions relatives aux demandes d'acheminement spéciales de personnes ayant une déficience soient remises au personnel de cabine avec toutes autres instructions spéciales. Une liste des services qu'ils se sont engagés à fournir au moment de la réservation doit également être communiquée au personnel qui se chargera d'assister ces personnes.

Les annonces aux passagers concernant les escales, les retards, les changements d'horaire, les correspondances, les services de bord et le retrait des bagages doivent être faites à la fois visuellement et verbalement aux personnes ayant une déficience qui demandent un tel service.

Vérification périodique

Lorsque des personnes en fauteuil roulant qui ne peuvent se mouvoir seules attendent pour l'embarquement, le personnel du transporteur à l'aéroport ou des services d'escale doit s'enquérir périodiquement de leurs besoins.

Assignment des sièges

Lorsqu'une personne a signalé la nature de son handicap, le transporteur doit l'informer des sièges disponibles qui sont les plus accessibles, puis établir avec lui une assignation appropriée.

Le transporteur doit prévoir des sièges appropriés pour les personnes ayant une déficience. Ces sièges ne doivent cependant pas être situés dans les rangées donnant sur des issues de secours, c'est-à-dire des rangées qui donnent directement accès à une sortie sans qu'il soit nécessaire de passer par un couloir.

Les personnes ayant une déficience et leurs accompagnateurs doivent, à la demande, être assis ensemble ou selon une autre disposition de leur choix.

Confirmation écrite

Le transporteur doit, chaque fois que possible, indiquer dans le dossier de réservation du passager tous services qu'il assurera à l'intéressé(e) et lui fournir confirmation écrite de ces services.

(d) Refus de transport*

Le transporteur peut refuser de transporter toute personne lorsque :

- (i) des raisons de sécurité le nécessitent;
- (ii) cela est nécessaire pour éviter une contravention aux lois, règlements ou ordonnances de tout pays ou de toute possession qui doit être survolé ou qui est le point de départ ou d'arrivée du vol.

* S'il s'agit du transport d'une personne ayant une déficience, voir la Règle 6 (c) (ii) (A) Acceptation de la déclaration d'autonomie. *(Ce paragraphe est nécessaire seulement si les services s'appliquent aux aéronefs AYANT UN MINIMUM DE 30 SIÈGES PASSAGERS.)*

(e) Exemption de responsabilité

Sous réserve des limites de responsabilité contenues dans le présent tarif, le transporteur est exempté de toute responsabilité à l'égard de la non-exécution des obligations qu'il a contractées en vertu d'une entente d'affrètement, dans les cas suivants :

- (i) conflits de travail ou grèves, qu'ils mettent en cause des employés du transporteur ou d'autres employés dont le transporteur dépend pour respecter l'entente d'affrètement, et
- (ii) «force majeure», ou toute autre cause ne découlant pas d'une inconduite volontaire du transporteur, y compris tout accident ou panne de l'aéronef ou d'une des pièces de celui-ci, de toute machine ou de tout appareil utilisé à l'égard de l'aéronef. L'expression «force majeure» est présumée comprendre le refus de tout gouvernement ou organisme public, pour quelque raison que ce soit, d'accorder au transporteur quelque autorisation, permis, licence, droit ou autre permission nécessaire à l'exécution de l'entente d'affrètement de ce dernier, pourvu que le transporteur, dans un tel cas, fasse tout en son pouvoir pour s'acquitter de ses obligations, l'organisation d'un autre moyen de transport y compris.

(f) Limites de capacité

L'affrèteur sera facturé pour l'entière capacité de l'aéronef, indépendamment de l'espace devant être utilisé, pourvu que tout espace non utilisé par l'affrèteur puisse, avec l'assentiment écrit de l'affrèteur et l'autorisation de l'OTC(A), être utilisé par le transporteur pour le transport de son personnel ou de son fret ou pour le transport d'employés d'un autre transporteur aérien qui voyagent en vertu d'une entente d'échange de laissez-passer.

(g) Horaires/retards

Le transporteur s'efforcera d'assurer le transport des passagers et des bagages en un temps raisonnable. Les heures indiquées dans les contrats d'affrètement, sur le billet des passagers ou autres documents ne sont pas garanties et ne sont pas visées par le contrat. Les tarifs sont sujets à changement sans préavis.

(h) Acceptation des enfants

- (i) Le transport des enfants de moins de 12 ans est accepté lorsque ces derniers sont accompagnés à bord du même vol et dans le même compartiment par un passager âgé d'au moins 12 ans.
- (ii) Le transport des enfants non accompagnés âgés de 8 à 11 ans inclusivement sera autorisé à bord des vols sur réseau, sous réserve des conditions ci-dessous : l'enfant est amené à l'aéroport par un parent ou un adulte responsable; l'enfant a en sa possession une preuve satisfaisante établissant son âge à la date du commencement du voyage; l'enfant a en sa possession des renseignements écrits indiquant le nom et l'adresse de la ou des personnes responsables qui l'accueillera au point de destination; et avant que l'enfant ne soit remis à l'adulte responsable venu l'accueillir, l'agent doit obtenir une identification formelle de l'adulte responsable et sa signature.
- (iii) Le transporteur n'assumera aucune responsabilité financière ou de tutelle pour les enfants non accompagnés, si ce n'est celles concernant les passagers adultes.

RÈGLE 7. ACCEPTATION DES BAGAGES OU DES MARCHANDISES

- (a) Tous les bagages ou toutes les marchandises présentés pour fins de transport peuvent être inspectés par le transporteur.
- (b) Les pièces de bagages ou les marchandises présentées ne seront pas transportées si elles peuvent représenter un danger pour l'aéronef, les personnes ou les biens, si elles risquent d'être endommagées par le transport aérien, si elles ne sont pas emballées correctement ou si leur transport contreviendrait aux lois, aux règlements ou aux ordonnances des pays ou des possessions qui seront survolés ou qui sont les points de départ ou d'arrivée du vol.
- (c) Si les bagages ou les marchandises, à cause de leur poids, de leurs dimensions ou de leur nature, ne peuvent être transportés à bord de l'aéronef, le transporteur doit, avant le départ du vol, refuser de transporter la totalité ou une partie des bagages ou des marchandises de l'affrèteur. Les articles qui suivent seront transportés uniquement avec le consentement préalable du transporteur :

- (i) Les armes à feu de tous genres.
Les armes à feu destinées à des activités sportives seront transportées comme pièces de bagage à condition que le passager ait en sa possession les permis d'entrée requis pour le pays de destination, et que ces armes à feu soient démontées ou emballées dans un étui approprié. Les dispositions du présent sous-alinéa ne s'appliquent pas aux agents de la paix qui voyagent dans l'exercice de leurs fonctions et qui portent des armes prescrites par la loi ou toute autre arme semblable.
- (ii) Les explosifs, les munitions, les corrosifs et les articles qui peuvent prendre feu facilement.
- (iii) Les animaux de compagnie, chiens, chats et oiseaux, lorsqu'ils sont placés dans des caisses à claire-voie étanches et accompagnés d'un certificat de santé valide ou des autres documents nécessaires. Ces animaux seront transportés dans la soute de l'aéronef, exclusivement.
* Non-applicable aux animaux aidants.
- (iv) Les lampes-éclair lorsqu'elles sont identifiées de façon appropriée et transportées dans l'emballage original du manufacturier.

RÈGLE 8. REMBOURSEMENTS

- (a) Toute demande de remboursement doit être présentée au transporteur ou à l'agent dûment autorisé de celui-ci.
- (b) Si une partie du transport convenu a été effectuée, le remboursement correspondra à la différence entre les taux et les taxes payés et les taux et les taxes applicables à la partie du transport convenu qui a été effectuée, moins tout frais d'annulation exigible aux termes du présent tarif.

RÈGLE 9. LIMITES DE RESPONSABILITÉ – PASSAGERS

Voyages assujettis à la Convention de Montréal

Aux fins du transport international régi par la Convention de Montréal, les règles de responsabilité prévues dans celle-ci font partie intégrante du présent texte et prévalent sur, voire remplacent, toutes autres dispositions du présent tarif qui seraient contraires auxdites règles.

Voyages assujettis à la Convention de Varsovie

Le transport prévu dans le présent tarif est assujetti aux règles et aux limites établies à l'égard de la responsabilité dans la Convention de Varsovie, à moins que le transport en cause ne soit pas du transport international tel que défini dans la Convention de Varsovie. Toutefois, le transporteur convient que, pour tout transport international, tel que défini dans ladite Convention et exécuté par lui-même, sa responsabilité à l'égard de décès, des blessures ou de toute autre lésion de chaque passager se limite aux dommages démontrés ne dépassant pas la somme de 100 000 DTS, exclusion faite des frais et des honoraires juridiques.

Voyages assujettis à la Convention de Montréal ou la Convention de Varsovie

Rien dans le présent tarif n'est réputé affecter les droits et les responsabilités du transporteur à l'égard d'une personne qui cause sciemment des dommages entraînant, pour un passager, le décès, des blessures ou d'autres lésions.

RÈGLE 10. LIMITES DE RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DES BAGAGES OU DES MARCHANDISES ET TAXATION À LA VALEUR EXCÉDENTAIRE

(Note : Si vous appliquez une politique relative aux dépenses intermédiaires, les détails de celle-ci devraient également figurer dans le tarif.)

Voyages assujettis à la Convention de Montréal

Aux fins du transport international régi par la Convention de Montréal, les règles de responsabilité prévues dans celle-ci font partie intégrante du présent texte et prévalent sur, voire remplacent, toutes autres dispositions du présent tarif qui seraient contraires auxdites règles.

NOTE : Nonobstant la responsabilité normale du transporteur établie dans la présente règle, la limite de responsabilité ne s'applique pas aux réclamations relatives à la perte ou à la livraison tardive des aides à la mobilité, ou aux dommages causés à celles-ci, si de telles aides ont été acceptées comme bagages enregistrés ou autre. Dans l'éventualité où l'aide à la mobilité est perdue ou endommagée, l'indemnisation doit être déterminée en fonction du coût de la réparation ou de la valeur de remplacement de l'aide à la mobilité. * Voir Règle 6 (c) (viii). *(Cette note est nécessaire seulement si les services s'appliquent aux aéronefs AYANT UN MINIMUM DE 30 SIÈGES PASSAGERS.)*

Voyages assujettis à la Convention de Varsovie

La responsabilité du transporteur à l'égard des dommages aux effets personnels, de leur livraison tardive ou de leur perte, y compris les bagages et marchandises enregistrés, est limitée à la somme de 250 francs par kilogramme, à moins que le passager ou l'affrèteur n'ait déclaré une valeur excédentaire et acquitté un montant additionnel lors de la remise de ceux-ci aux fins de transport, conformément aux dispositions de la présente règle.

En ce qui a trait aux effets dont le passager assume lui-même la responsabilité, la limite de responsabilité du transporteur est de 5 000 francs par passager.

NOTE : Nonobstant la responsabilité normale du transporteur établie dans la présente règle, la limite de responsabilité ne s'applique pas aux réclamations relatives à la perte ou à la livraison tardive des aides à la mobilité, ou aux dommages causés à celles-ci, si de telles aides ont été acceptées comme bagages enregistrés ou autre. Dans l'éventualité où l'aide à la mobilité est perdue ou endommagée, l'indemnisation doit être déterminée en fonction du coût de la réparation ou de la valeur de remplacement de l'aide à la mobilité. * Voir Règle 6 (c) (viii). *(Cette note est nécessaire seulement si les services s'appliquent aux aéronefs AYANT UN MINIMUM DE 30 SIÈGES PASSAGERS.)*

En cas de dommage partiel de certains effets enregistrés comme bagages, y compris la perte ou la livraison tardive de certains d'entre eux, le poids servant à déterminer la limite de responsabilité du transporteur est uniquement celui des effets perdus, endommagés ou livrés en retard. Cependant, lorsque la perte, les dommages ou la livraison tardive d'une partie des effets influent sur la valeur d'autres biens ainsi enregistrés, le poids total des biens enregistrés sera pris en compte pour déterminer la limite de responsabilité.

L’unité monétaire dont fait état la présente règle est le franc dont fait également état la *Loi sur le transport aérien*, L.C. ch. C-26. Aux fins du règlement des réclamations, et en cas d’une action contre le transporteur, tout montant en francs sera converti en dollars canadiens comme suit :

- (a) pour la conversion de francs en droits de tirage spéciaux, le taux de change est de 15.075 francs par droit de tirage spécial;
- (b) pour la conversion de droits de tirage spéciaux en dollars canadiens, le taux de change est celui établi par le Fonds monétaire international.

Le taux de change pour la conversion de droits de tirage spéciaux en dollars canadiens est celui qui a cours à la date à laquelle la cour fixe le montant des dommages-intérêts que le transporteur doit payer ou, advenant le règlement entre le transporteur et le réclamant, à la date à laquelle survient le règlement.

NOTE : Au moment du dépôt de la présente disposition, 250 francs équivalaient à environ 33 \$CAN et 5 000 francs équivalaient à environ 660 \$CAN. Ces montants ainsi convertis sont fournis à titre indicatif seulement. La limite de responsabilité du transporteur est établie pour chaque réclamation individuelle en fonction de la formule prescrite par la présente règle.

Voyages assujettis à la Convention de Montréal ou la Convention de Varsovie

Si le passager ou l’affréteur désire déclarer une valeur excédentaire, des frais additionnels sont exigibles et la limite de responsabilité du transporteur n’excède pas cette valeur déclarée. Les frais additionnels sont calculés comme suit :

- (a) «Responsabilité minimale du transporteur» s’entend du montant de responsabilité du transporteur calculé conformément aux dispositions susmentionnées de la présente règle;
- (b) Aucuns frais ne sont exigés pour la partie de la valeur déclarée qui est inférieure à la responsabilité minimale du transporteur;
- (c) Pour ce qui est de la partie de la valeur déclarée qui excède la responsabilité minimale du transporteur, des frais de (*inscrire un nombre*) cents canadiens sont exigés pour chaque tranche totale ou partielle de 100 \$CAN.

Que le passager ou l’affréteur ait déclaré la valeur ou non, la limite de responsabilité du transporteur n’excédera en aucun cas la perte réelle subie par le passager. Toutes les réclamations sont assujetties à une preuve du montant réel de la perte.

En cas de dommage ou de perte partiels, la personne à qui les marchandises doivent être livrées doit immédiatement déposer une plainte auprès du transporteur dès qu’elle prend connaissance du dommage ou de la perte, et ou plus tard dans les sept (7) jours suivant la réception des bagages. En cas de livraison tardive, la plainte doit être faite au plus tard dans les vingt-et-un (21) jours suivant la date à laquelle la personne prend possession des bagages. En cas de perte, la plainte doit être déposée au plus tard dans les vingt-et-un (21) jours suivant la date à laquelle les bagages auraient dû être livrés. Chaque plainte, qu’il s’agisse d’une perte, d’une perte partielle, de dommages ou d’une livraison tardive, doit être faite par écrit et déposée dans les délais susmentionnés. Faute du dépôt d’une plainte dans les délais prescrits, le transporteur ne pourra être tenu responsable.

RÈGLE 11. LIMITES DE RESPONSABILITÉ – ANIMAUX AIDANTS

Dans l’éventualité d’une blessure ou du décès d’un animal aidant résultant de la faute ou de la négligence du transporteur, ce dernier entreprendra rapidement de fournir, et ce à ses propres frais, les soins médicaux, ou, le remplacement de l’animal.

RÈGLE 12. SUBSTITUTION D’AÉRONEF

- (a) Lorsque, pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, l’aéronef affrété n’est pas disponible au moment d’entreprendre l’exécution de l’affrètement ou qu’il cesse d’être disponible en cours d’exécution du contrat, le transporteur peut fournir un autre aéronef du même type ou, avec l’accord de l’affréteur, un appareil d’un autre type aux taux et taxes applicables à l’aéronef initialement affrété, sauf dans les cas prévus en (b) et (c) ci-dessous.
- (b) Lorsqu’un aéronef de remplacement peut transporter une charge marchande supérieure à celle de l’aéronef initialement affrété, la charge marchande transportée par l’aéronef de remplacement ne doit pas excéder celle qui aurait pu être mise à bord du premier aéronef, à moins que l’affréteur n’accepte de payer les taux et taxes applicables à l’aéronef de remplacement.
- (c) Lorsque l’aéronef de remplacement a une charge marchande maximale inférieure à celle de l’aéronef initialement affrété, les taux et taxes applicables sont ceux de l’aéronef de remplacement.

Pour explication des abréviations, des signes de renvoi et des symboles utilisés mais non expliqués, voir la Page 3.

DATE DE PUBLICATION

DATE D’ENTRÉE EN VIGUEUR

RÈGLE 13. MODALITÉS DE PAIEMENT

- (a) Tout paiement versé, à l'égard d'un vol d'affrètement, à une personne à qui le transporteur a donné, directement ou indirectement, une commission relative audit vol ou a convenu de le faire doit être considéré comme un paiement au transporteur.
- (b) *(Indiquer les modalités de paiement, p. ex. : Le paiement total pour chaque vol doit être fait X jours avant la date du départ.)*

RÈGLE 14. FRAIS D'ANNULATION *(Ne s'applique pas au transport entre le Canada et les États-Unis)*

(Indiquer les dispositions relatives aux annulations.)

RÈGLE 15. BILLETTERIE

Veillez énoncer votre politique en ce qui concerne la réservation, l'annulation, la confirmation, la validité et la perte de billet.

Si, en raison de la nature de vos activités, vous n'émettez pas de billets, et par conséquent vous ne possédez pas une telle politique, veuillez l'indiquer ici. Par exemple : Le transporteur n'émet pas de billets. Sous réserve du contrat entre le transporteur et l'affréteur, l'affréteur doit fournir au transporteur, avant le vol, une liste des noms de tous les passagers.

RÈGLE 16. RÉACHEMINEMENT DES PASSAGERS

Veillez énoncer votre politique en ce qui concerne les indemnités pour le réacheminement des passagers, les changements volontaires et involontaires.

Si, en raison de la nature de vos activités, vous n'offrez pas aux passagers la possibilité d'être réacheminés, et par conséquent vous ne possédez pas une telle politique, veuillez l'indiquer ici. Par exemple : Le transporteur n'assume aucune responsabilité envers un passager qui rate son vol. Dans ces situations, aucun vol alternatif n'est offert par le transporteur au passager.

RÈGLE 17. INDEMNITÉ POUR LE REFUS D’EMBARQUEMENT

Veillez énoncer votre politique en ce qui concerne les priorités d'embarquement, les demandes de volontaires, le transport alternatif et les indemnités pour le refus d'embarquement.

Si, en raison de la nature de vos activités, vous ne refusez pas l'embarquement aux passagers en cas de surréservation, et par conséquent vous ne possédez pas une telle politique, veuillez l'indiquer ici. Par exemple : Le transporteur ne fait pas de surréservation, par conséquent, aucune indemnisation n'est offerte à un passager pour refus d'embarquement.

*(Veuillez prendre note que suite aux accords bilatéraux entre le **Canada et les États-Unis**, les transporteurs qui desservent ce marché ne sont plus tenus de soumettre leurs taux et taxes à l'Office des transports du Canada. Toutefois, une copie de ces taux et taxes doit être gardée en filière pour fin d'inspection publique.)*

Tableau A

**TAUX ET TAXES EXIGIBLES
POUR LES AFFRÈTEMENTS SANS PARTICIPATION**
(en devise canadienne)

Type d'aéronef	Taux au mille réglementaire		Taux horaire		Taxes minimum par vol	
	Affrètement	Convoyage	Affrètement	Convoyage	Affrètement	Convoyage

Tableau B

TAXES DE LONGUE ESCALE
(en devise canadienne)

Type d'aéronef	Temps d'attente gratuit	Taux horaire	Coût maximal par journée total ou partiel

Tableau C

SUPPLÉMENTS APPLICABLES AU CARBURANT
(en devise canadienne)

Type d'aéronef	Taux au mille

(Le tableau C n'est requis que si l'on opte pour un supplément applicable au carburant à la Règle 5(c).)

Pour explication des abréviations, des signes de renvoi et des symboles utilisés mais non expliqués, voir la Page 3.

DATE DE PUBLICATION

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR