

Document
mis en distribution
le 17 janvier 2008



N° 574

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 janvier 2008.

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Madagascar,

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. FRANÇOIS FILLON,
Premier ministre,

PAR M. BERNARD KOUCHNER,
ministre des affaires étrangères et européennes.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Jusqu'à aujourd'hui, les relations aériennes entre la France et Madagascar étaient régies par un accord du 1^{er} décembre 1962. Il est apparu nécessaire de renouveler le cadre juridique de ces relations afin de les rendre conformes à l'évolution du droit français et communautaire. Par ailleurs, l'accord de 1962 pose un principe de l'équilibre des capacités, difficilement opérationnel, peu flexible et constituant une entrave au développement du trafic, notamment touristique entre les deux pays. Les négociations entamées en 2004 et poursuivies en 2005 ont débouché sur la signature de l'accord bilatéral du 21 juillet 2005, objet du présent projet de loi. Cet accord offre des conditions modernisées pour permettre aux transporteurs aériens désignés par les deux parties d'exploiter des services aériens entre les deux pays.

Du fait de sa situation géographique au cœur de l'océan Indien, Madagascar est relié par deux routes aériennes à la France :

- une route long-courrier desservant la métropole ;
- une route régionale permettant la desserte des îles de la Réunion et de Mayotte.

Les transporteurs aériens français désignés sont « Air France » et « Corsair » sur la route « long-courrier » et Air Austral sur la route « région ». Le transporteur malgache, « Air Madagascar », est désigné sur les deux routes. Cet accord tient compte de la spécificité de la desserte géographique de Madagascar et de l'existence de plusieurs transporteurs aériens desservant ce pays.

L'**article 1^{er}** définit les termes clefs employés au sein de l'accord.

L'**article 2** octroie à chaque partie contractante les « libertés de l'air » suivantes : droit de survol, droit d'escale et de transit, droit de débarquer et d'embarquer des passagers. Cet article prévoit

également la multidésignation des transporteurs aériens pour chaque partie contractante c'est-à-dire la possibilité de désigner plusieurs transporteurs aériens (sans limitation de nombre).

L'**article 3** intègre une nouvelle clause de désignation des transporteurs aériens qui permet à la France de désigner des compagnies aériennes françaises mais aussi des compagnies communautaires établies en France. Ce point est conforme au règlement (CE) 847/2004 du 29 avril 2004 et à la notion communautaire de « droit d'établissement ». Il est complété par l'**article 4** pour ce qui concerne la révocation ou la suspension des transporteurs aériens.

L'**article 5** établit des règles de concurrence égales entre les transporteurs désignés de chaque partie.

L'**article 8** inclut les dispositions les plus récentes relatives à la sécurité des vols, dispositions conformes à la réglementation de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), pour chaque partie, y compris pour la France dans sa dimension communautaire (article 8.8).

Les **articles 9 à 13** définissent les conditions d'exploitations fiscales et commerciales des transporteurs aériens désignés opérant dans le pays de l'autre partie contractante.

Les clauses d'entente tarifaire communes aux accords signés dans les années soixante (et notamment l'accord franco-malgache de 1962) et désormais non conformes au droit communautaire de la concurrence sont abrogées par l'**article 14**.

Les **articles 15** (approbation des programmes) et **17** (statistiques) permettent d'échanger les informations nécessaires au fonctionnement des administrations compétentes dans le domaine de l'aviation civile et de disposer des informations relatives à l'autre partie contractante lors de la tenue de consultations aéronautiques.

L'**article 18** inclut les dispositions les plus récentes relatives à la sûreté de l'aviation, dispositions conformes à la réglementation de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les conditions dans lesquelles peuvent se régler d'éventuels différends sont fixées par l'**article 20**, dans un premier temps par

des négociations directes, dans un second temps par le recours auprès d'un tribunal d'arbitrage.

Les **articles 22 à 24** reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs à l'entrée en vigueur, au réexamen et à la dénonciation d'un accord international.

Enfin, l'annexe I prévoit la définition de deux routes aériennes, une dite « long-courrier » entre la France métropolitaine et Madagascar, l'autre dite « régionale » entre la Réunion/Mayotte et Madagascar. Concernant la route régionale, les compagnies françaises peuvent dorénavant desservir quatre points à Madagascar contre deux dans le précédent accord.

Elle prévoit par ailleurs dans ses tableaux de routes, la communication ultérieure de « points intermédiaires » et de « points au-delà ». Compte tenu de l'hypothèse de communication de collectivités d'outre-mer telle que la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie au titre de ces points « au-delà » ou « intermédiaires », il devra être procédé, selon leurs statuts respectifs, à l'association aux négociations et à la consultation de ces territoires français d'outre-mer, préalablement à leur communication comme points de tableau de route.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Madagascar qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Madagascar, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée la ratification de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Madagascar (ensemble une annexe), signé à Antananarivo le 21 juillet 2005, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 9 janvier 2008.

Signé : François FILLON

Par le Premier ministre :

Le ministre

des affaires étrangères et européennes,

Signé : BERNARD KOUCHNER

A C C O R D

relatif aux services de transport aérien

entre le Gouvernement de la République française

et le Gouvernement

de la République de Madagascar,

signé à Antananarivo le 21 juillet 2005

A C C O R D
relatif aux services de transport aérien entre
le Gouvernement de la République française et
le Gouvernement de la République de Madagascar

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Madagascar dénommés ci-après « les Parties contractantes »,

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et

Désireux de conclure un Accord complétant ladite Convention afin d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

Définitions

1. Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires :

a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux Annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes ;

b) l'expression « Autorités aéronautiques » désigne, pour la République française, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et, pour la République de Madagascar, Aviation civile de Madagascar (ACM) ou, pour l'une et l'autre, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par les Autorités susmentionnées ou des fonctions analogues ;

c) l'expression « transporteur aérien désigné » désigne un transporteur aérien désigné conformément à l'article 3 du présent Accord ;

d) le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;

e) les expressions « service aérien », « service aérien international », « transporteur aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne, respectivement, l'article 96 de la Convention ;

f) l'expression « routes spécifiées » désigne les routes figurant au tableau des routes annexé au présent Accord ;

g) l'expression « services agréés » désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées ;

h) le terme « tarif » désigne les prix facturés par les transporteurs aériens, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles

s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier ;

i) l'expression « redevances d'usage » désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les Autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison ;

j) le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses Annexes et toutes modifications à l'Accord ou à ses Annexes convenues conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

2. L'Annexe forme partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord porte également sur son Annexe, sauf dispositions contraires expressément convenues.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, réguliers ou non, effectués par les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante :

a) le droit de survoler son territoire sans atterrir ;

b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés au présent Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord. Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, un transporteur aérien désigné par une Partie contractante a, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points mentionnés pour ladite route spécifiée afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante.

3. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant au transporteur aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

Désignation et autorisation des transporteurs aériens

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante un ou plusieurs transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. Ces désignations sont faites par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent

article et sur demande du transporteur aérien désigné présentée dans la forme et selon les modalités prescrites, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent dans les délais les plus brefs les autorisations d'exploitation appropriées, à condition :

a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :

i) que ce transporteur soit établi sur le territoire de la République française en vertu du traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation en cours de validité conforme au droit de la Communauté européenne ; et

ii) que le contrôle réglementaire effectif du transporteur soit exercé et assuré par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ;

b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République de Madagascar :

i) que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de la République de Madagascar et possède une licence d'exploitation en cours de validité et conforme au droit applicable à Madagascar ; et

ii) que la République de Madagascar soit responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et exerce un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ;

c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention ;

d) que les normes énoncées aux articles 8 et 18 soient appliquées et mises en oeuvre.

3. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

Article 4

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord à un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires lorsque :

a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :

i) ce transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République française en vertu du traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation en cours de validité et conforme au droit de la Communauté européenne ; ou

ii) ce contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou assuré par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ;

b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République de Madagascar :

i) le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de la République de Madagascar ou ne possède pas de licence en cours de validité et conforme au droit applicable à Madagascar ; ou

ii) la République de Madagascar n'est pas responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou n'exerce pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ;

c) ce transporteur ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits ;

d) dans tous les cas où les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux articles 8 et 18, ne sont pas appliquées et mises en oeuvre.

2. À moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent se tenir dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent Accord. Chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteurs aériens désignés fonctionnent dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.

2. Pour l'exploitation des services agréés, chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteurs aériens désignés tiennent compte des intérêts du ou des transporteurs aériens désignés par l'autre Partie contractante de manière à ne pas affecter indûment les services assurés par ces derniers sur tout ou partie des routes communes.

3. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'article 14 du présent Accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de

fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

4. L'offre de transport proposée par les transporteurs aériens désignés pour le trafic en provenance ou à destination de points de la route spécifiée situés sur le territoire de pays tiers doit être conforme aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être en rapport avec :

a) les besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné ces transports aériens ;

b) les besoins de trafic de la zone traversée, compte tenu des services locaux et régionaux ; et

c) les besoins en matière de vols directs.

Article 6

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, des équipages et du fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages et fret du ou des transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, lors de l'entrée sur le territoire ou de la sortie du territoire d'une Partie contractante.

3. Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs.

Article 7

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux règles et procédures d'une Partie contractante et en cours de validité est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes qui peuvent être instituées en application de la Convention.

2. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 8

Sécurité technique des vols

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité requises par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans l'un quelconque des domaines susmentionnés au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante n'adopte pas lesdites mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations énoncées par l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les autorités représentant l'autre Partie contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne lieu à :

a) des preuves matérielles irréfutables qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou

b) des preuves matérielles irréfutables des déficiences dans l'adoption et la mise en oeuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des déficiences telles que celles mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue sans accord satisfaisant, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs aériens.

7. Toute action entreprise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 1, 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les motifs qui y ont donné lieu ont cessé d'exister.

8. Si la République française a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de la République de Madagascar au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en oeuvre de critères de sécurité par cet État membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

Article 9

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les Autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par un autre transporteur aérien qui exploite des services similaires ou analogues.

2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Les Autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante notifient au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances ; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les Autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens qui utilisent les services et installations en cas d'augmentation des redevances.

Article 10

Droits de douane et taxes

1. À l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, leur équipement

normal, leurs carburants et lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs, et provisions de bord (y compris mais de manière non limitative la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), leurs équipements et les autres produits destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international sont, à titre temporaire, en attente de leur réexportation et, sur la base de la réciprocité, admis en exemption de tous droits de douane, restrictions à l'importation, impôts réels, taxes sur le capital, droits d'inspection, droits d'accise et droits ou redevances analogues perçus par les Autorités nationales ou locales, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exemptés, sur la base de la réciprocité, des impôts, droits, frais d'inspection et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services rendus :

a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont prises à bord ;

b) les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux ;

c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils sont pris à bord ;

d) les imprimés et documents publicitaires promotionnels, y compris mais non uniquement les horaires, brochures et imprimés, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement à bord des aéronefs par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des Autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante des contrats en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme privant la République française du droit d'imposer des taxes, impôts réels, droits d'inspection, droits d'accise ou des droits ou redevances analogues sur le carburant introduit et fourni à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République de Madagascar pour effectuer des vols entre un point situé sur le territoire de la République française et un autre point situé sur le territoire de la République française ou d'un autre État membre de la Communauté européenne.

6. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme privant la République de Madagascar du droit d'imposer des taxes, impôts réels, droits d'inspection, droits d'accise ou des droits ou redevances analogues sur le carburant introduit et fourni à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République française pour effectuer des vols entre un point situé sur le territoire de la République de Madagascar et un autre point situé sur le territoire de la République de Madagascar.

Article 11

Activités commerciales

1. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante pour ses activités.

5. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès du transporteur aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par ce transporteur aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.

6. Sur la base de la réciprocité, le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de leurs titres de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur

choix. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, en conséquence, le droit d'ouvrir et de conserver sur le territoire de l'autre Partie contractante des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services agréés sur les routes spécifiées, à condition que tous les transporteurs aériens parties à de tels accords disposent *a)* des autorisations adéquates et *b)* satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords, tout transporteur aérien désigné d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes ou de location, avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties, et avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers.

Le transporteur aérien qui effectue la commercialisation des sièges vendus sous le régime du partage de code doit faire clairement apparaître aux passagers, lors de cette commercialisation et au plus tard lors de l'enregistrement, quel sera le transporteur responsable de l'exploitation du vol.

Les transporteurs aériens sont tenus de déposer pour approbation tout arrangement de coopération prévu auprès des Autorités aéronautiques des deux Parties au moins trente (30) jours avant la date prévue de son introduction.

8. L'une ou l'autre Partie peut empêcher la location coque nue d'aéronefs qui ne satisfont pas aux dispositions des articles sur la sécurité et sur la sûreté.

Sous réserve de l'alinéa précédent, les transporteurs aériens désignés de chaque Partie peuvent utiliser des aéronefs loués coque nue auprès d'une société, y compris d'autres compagnies aériennes.

Article 12

Transfert des excédents de recettes

1. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre Partie contractante. Sa conversion et son transfert sont autorisés promptement, sans imposition, au taux de change en vigueur.

2. Chaque Partie contractante accorde au(x) transporteur(s) aérien(s) désignés de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées au transport aérien.

3. Si le transfert des excédents de recettes entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, ledit accord s'applique.

Article 13

Services d'assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie contractante, les transporteurs aériens ont le droit de fournir leurs propres services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie contractante (auto-assistance) ou, à leur discrétion, de choisir de sous-traiter ces services en tout ou en partie à l'une des entreprises autorisées à offrir ces services de manière concurrente. Lorsque les lois et règlements applicables interdisent ou limitent les possibilités d'auto-assistance ou lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les différents fournisseurs d'assistance en escale, chaque transporteur désigné est traité de manière non discriminatoire au regard des droits d'assistance et d'auto-assistance accordés aux autres transporteurs aériens internationaux.

Article 14

Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques des services, le taux des commissions, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres transporteurs aériens. Les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'assurent que les transporteurs aériens désignés respectent les critères énoncés ci-dessus.

2. Les tarifs sont soumis aux Autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites Autorités. Si aucune des Autorités aéronautiques n'a fait part de sa désapprobation d'un tarif présenté conformément au présent paragraphe dans un délai de trente (30) jours, le tarif est réputé approuvé.

3. Si les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment qu'un ou plusieurs tarifs proposés par un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante ne répondent pas aux critères énoncés au paragraphe 1 du présent article, elles peuvent, sans préjuger de l'application des dispositions de l'article 5 du présent accord, demander des consultations sur ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Le cas échéant, les Autorités des Parties contractantes s'efforcent de déterminer les tarifs par accord entre elles.

4. Si les Autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.

5. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur sauf s'il est retiré par le ou les transporteurs aériens désignés concernés jusqu'à sa date limite de validité ou à l'approbation de nouveaux tarifs. Toutefois, des tarifs ne sauraient être maintenus en vigueur en vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois suivant la date à laquelle ils

auraient dû venir à expiration, sauf accord spécifique des Parties contractantes. Les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent cependant désapprouver des tarifs qui sont déraisonnablement discriminatoires, exagérément élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante, ou artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, ou qui sont susceptibles d'entraîner une situation de dumping.

6. Nonobstant les dispositions du présent article, pour les transports assurés totalement au sein de la Communauté européenne, les tarifs à appliquer par le ou les transporteurs aériens sont soumis au droit de la Communauté européenne.

Article 15

Approbation des programmes

1. Le transporteur aérien désigné de chaque Partie contractante devra, au plus tard trente (30) jours avant la date d'exploitation de tout service agréé, soumettre, pour approbation, son programme d'exploitation aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ce programme mentionnera le type de service, les aéronefs qui seront utilisés, l'horaire des vols et toutes informations pertinentes.

2. Tout changement ultérieur du programme approuvé du transporteur aérien désigné de l'une des Parties contractantes sera soumis, pour approbation, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

3. Si l'un des transporteurs aériens désignés souhaite exploiter des vols supplémentaires ou additionnels autres que ceux prévus par les horaires approuvés, il devra d'abord obtenir la permission des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

4. Tout refus de la part d'une Autorité aéronautique doit être justifié et signifié suffisamment à l'avance et dans la mesure du possible quinze (15) jours avant la date du début d'exploitation des services.

Article 16

Transit

1. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'une Partie contractante sont soumis à des contrôles simplifiés.

2. Le fret et les bagages en transit via le territoire de l'autre Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

Article 17

Statistiques

Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante communiquent aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ou leur font communiquer, à leur demande, par leur(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) les documents statistiques qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour examiner l'exploitation des services agréés.

Article 18

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1er mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux Parties contractantes ; elles réclament que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'activités ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation englobe toute divergence notifiée par la Partie contractante intéressée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de faire part d'une divergence portant sur ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions en matière de sûreté de l'aviation mentionnées au paragraphe 3 du présent article et requises par l'autre Partie contractante, conformément à l'article 6 du présent Accord, pour l'entrée et le séjour sur le territoire ainsi que pour la sortie du territoire de ladite autre Partie contractante. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue

d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sécurité afin de faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.

6. Si une Partie contractante a des éléments sérieux pour estimer que l'autre Partie contractante ne respecte pas les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation énoncées au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante. Sans préjuger des dispositions de l'article 4 du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif de suspension des droits accordés aux Parties contractantes en vertu du présent Accord. En cas d'urgence constituée par une menace directe et exceptionnelle pesant sur la sécurité de passagers, d'équipages ou d'aéronefs d'une Partie contractante et si l'autre Partie contractante ne s'est pas acquittée comme il convient des obligations qui découlent pour elle des paragraphes 4 et 5 du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement, à titre temporaire, les mesures de protection appropriées pour faire face à cette menace. Il est mis fin à toute action entreprise conformément au présent paragraphe dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article.

Article 19

Consultations et modifications

1. Les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que cela est jugé nécessaire, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander à l'autre Partie contractante des consultations afin d'interpréter les dispositions du présent Accord ou de procéder à tout amendement ou toute modification des dispositions du présent Accord ou de son Annexe qu'elle estime souhaitable. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les Autorités aéronautiques et se dérouler oralement ou par correspondance. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Les amendements ou modifications du présent Accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article s'appliquent, le cas échéant, à titre provisoire, à la date de leur signature et sont confirmés par la voie diplomatique après accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie contractante.

Article 20

Règlements des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les Autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

2. Si les Autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord, soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre ; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui les ont désignés. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.

6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord à la Partie ou aux transporteurs aériens désignés en défaut.

Article 21

Accords multilatéraux

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit accord prévaudront. Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations

conformément à l'article 19 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.

Article 22

Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration du délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 23

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24

Entrée en vigueur

Le présent Accord remplace l'accord signé à Antananarivo le 1^{er} décembre 1962 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Madagascar et toutes ses modifications ultérieures.

Les dispositions du présent Accord entreront en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront mutuellement notifiées l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

Fait à Antananarivo, le 21 juillet 2005, en double exemplaire, en langue française.

Pour le Gouvernement
de la République française :

BRIGITTE GIRARDIN
*Ministre déléguée à la coopération
au développement, et à la
francophonie*

Pour le Gouvernement
de la République de Madagascar :

MARCEL RANJEVA
Ministre des affaires étrangères

A N N E X E
TABLEAU DES ROUTES

A. – Route pouvant être exploitée dans les deux sens par le ou les transporteurs aériens désignés de la République française

A1. Route long courrier

POINTS de départ	POINTS intermédiaires	POINTS à Madagascar	POINTS au-delà
Points en France	Points à communiquer	Antananarivo Un point à communiquer	Points à communiquer

A2. Route régionale

POINTS de départ	POINTS intermédiaires	POINTS à Madagascar	POINTS au-delà
Points à la Réunion et à Mayotte	Points à communiquer	4 points	Points à communiquer

B. – Route pouvant être exploitée dans les deux sens par le ou les transporteurs aériens désignés de la république de Madagascar

B1. Route long courrier

POINTS de départ	POINTS intermédiaires	POINTS en France	POINTS au-delà
Points à Madagascar	Points à communiquer	Paris Un point à communiquer	Points à communiquer

B2. Route régionale

POINTS de départ	POINTS intermédiaires	POINTS à la Réunion et à Mayotte	POINTS au-delà
Points à Madagascar	Points à communiquer	3 points	Points à communiquer

Notes :

a) Le ou les transporteurs aériens de chaque Partie contractante peuvent, à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services :

- exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;
- omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées ;

- modifier l'ordre de desserte des points des routes spécifiées (y compris la possibilité de desservir des points intermédiaires en qualité de points au-delà et vice versa, ainsi que celle d'omettre des escales dans un sens d'un service) ;

- achever leur service sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà ;
- modifier les points inscrits au tableau par communication aux Autorités aéronautiques, à condition que les services correspondants commencent ou prennent fin sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien. Les routes long courrier et régionales font l'objet de services distincts.

b) L'exercice de droits de trafic par un ou plusieurs transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante entre des points intermédiaires et des points au-delà situés dans un pays tiers et le territoire de l'autre Partie contractante est subordonné à un accord entre les Autorités des deux Parties contractantes.

c) Nonobstant les dispositions de l'article 19, les modifications apportées au tableau de routes peuvent être convenues directement par les Autorités aéronautiques des Parties contractantes et seront appliquées administrativement à partir de la date où elles ont été convenues.

d) Sur tout segment des routes ci-dessus, un transporteur aérien désigné de l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, en tout point, redistribuer le trafic sans restriction quant au type ou au nombre d'aéronefs. Cette faculté est ouverte pour autant que le transport au-delà de ce point constitue une exploitation secondaire par rapport au service principal sur la route agréée.

e) Les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de transport des deux Parties sont autorisés à recourir, en rapport avec le transport aérien international, à tout transport de surface pour le fret et le courrier à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport de fret et de courrier à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter du fret et du courrier sous douane conformément aux lois et règlements en vigueur. Ce fret et ce courrier, transportés par voie de surface ou par voie aérienne, ont accès aux installations de dédouanement des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer les transports de surface par leurs propres moyens ou par accord avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par d'autres transporteurs aériens et par des fournisseurs indirects de transports aériens. Ces services intermodaux de transport de fret et de courrier peuvent être proposés à un prix unique de point à point pour le transport aérien et le transport de surface combinés, à condition que les expéditeurs soient bien informés des modalités de ce transport.