

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT D'ANTIGUA-ET-BARBUDA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À SAINT JOHN'S LE 28 MARS 2022

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda (ci-après dénommés « 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 respectant et complétant ladite Convention afin d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur la base du principe de réciprocité,

Sont convenus de ce qui suit :

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 Antigua-et-Barbuda, le ministre chargé du transport aérien, et pour la République française, la Direction générale de l'aviation civile, ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer des compétences relevant des 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 respectivement le sens que leur donne 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 et leur fret ;
 - j) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son annexe et tout amendement au présent Accord ou à son annexe agréé conformément aux dispositions de l'article 22 du présent Accord ;
 - k) le terme « transit » désigne tout transit de fret, de passagers, de bagages et de courrier sur le territoire de l'une des Parties contractantes ;
 - l) l'expression « État membre de l'Union européenne » désigne tout État actuellement partie au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ou qui le sera à l'avenir ;
 - m) l'expression « État membre de la Communauté des Caraïbes » désigne tout État indépendant qui est actuellement une partie contractante du Traité révisé instituant la Communauté des Caraïbes, à l'exclusion des États associés et observateurs, ou qui le sera à l'avenir.
2. L'annexe fait 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 dans le 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 sur 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.

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 les autorisations d'exploitation appropriées dans les délais les plus brefs, à condition :

a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par Antigua-et-Barbuda :

- i. que ce transporteur soit établi sur le territoire d'Antigua-et-Barbuda et possède une licence d'exploitation valide conforme à la législation d'Antigua-et-Barbuda ; et
- ii. qu'Antigua-et-Barbuda exerce et assure un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien ; et
- iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par Antigua-et-Barbuda ou ses ressortissants, par des États membres de la Communauté des Caraïbes et/ou des ressortissants de ces États, et soit soumis à un contrôle effectif de ces États et/ou des ressortissants de ces États ;

b) 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 au sens du Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valide conforme au droit de l'Union européenne ; et
 - ii. que le contrôle réglementaire effectif du transporteur soit exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que les autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation ; et
 - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, et soit soumis à un contrôle effectif de ces États et/ou des ressortissants de ces États ; et
- c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu 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 ; et
- d) que les normes énoncées aux articles 10 et 11 soient appliquées et mises en œuvre.

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 l'ensemble des 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 Antigua-et-Barbuda :

- i. ce transporteur n'est pas établi sur le territoire d'Antigua-et-Barbuda ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conforme à la législation d'Antigua-et-Barbuda ; ou
- ii. Antigua-et-Barbuda n'exerce ou n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; ou
- iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou par participation majoritaire, par des États membres de la Communauté des Caraïbes et/ou des ressortissants de ces États, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces États et/ou des ressortissants de ces États.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, la République française ne pratique aucune discrimination basée sur la nationalité entre les transporteurs aériens de la Communauté des Caraïbes.

b) 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 au sens du Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ou à Saint-Barthélemy, ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conforme au droit de l'Union européenne ou à la législation française ; ou
- ii. lorsque le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou les autorités aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation ; ou
- iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces États et/ou des ressortissants de ces États.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, Antigua-et-Barbuda ne pratique aucune discrimination basée sur la nationalité entre les transporteurs aériens de l'Union européenne ;

c) lorsque ce transporteur ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et uniformément 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 dans le présent Accord, en particulier aux articles 9 et 10, ne sont pas assurées et mises en œuvre.

2. À moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements, ou aux dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations se tiennent dans les trente (30) jours suivant la date à laquelle elles ont été demandées, sauf accord contraire entre les deux autorités aéronautiques.

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. Les services agréés exploités 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 17 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.

Article 6

Concurrence équitable

1. Les Parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement équitable et ouvert à la concurrence, et d'offrir aux transporteurs aériens des deux Parties contractantes la possibilité de se livrer une concurrence loyale et équitable dans l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. En conséquence, les Parties contractantes prennent toutes les mesures adéquates pour assurer le plein respect de cet objectif.

2. Les Parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, équitable et non faussée est importante pour promouvoir les objectifs du présent Accord. Le droit de la concurrence de chaque Partie contractante qui traite des questions couvertes par le présent article, tel qu'amendé périodiquement, s'applique aux activités des transporteurs aériens sur le territoire de chacune des Parties contractantes. Les Parties contractantes partagent l'objectif de compatibilité et de convergence du droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopèrent le cas échéant et s'il y a lieu, à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en autorisant leur(s) transporteur(s) aérien(s) ou d'autres ressortissants à communiquer, conformément à leurs règles et jurisprudence respectives, les informations pertinentes pour une action relevant du droit de la concurrence intentée par leurs autorités de la concurrence respectives.

3. Aucune disposition du présent Accord ne peut limiter ou compromettre l'autorité et les pouvoirs des autorités compétentes en matière de concurrence, et des tribunaux de l'une ou l'autre des Parties contractantes (et de la Commission européenne) ni y porter atteinte, et toutes les questions relatives à l'application du droit de la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive de ces autorités et tribunaux. Toute mesure prise par

une Partie contractante en vertu du présent article est donc sans préjudice de toute mesure éventuelle prise par ces autorités et ces tribunaux.

4. Toute mesure prise en vertu du présent article relève de la responsabilité exclusive des Parties contractantes et vise exclusivement l'autre Partie contractante et/ou le ou les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante fournissant des services de transport aérien à destination/en provenance des Parties contractantes. Cette mesure ne peut faire l'objet d'une procédure de règlement des différends en vertu de l'article 22 du présent Accord.

Concurrence déloyale

5. Chaque Partie contractante élimine toutes les formes de discrimination ou de pratiques déloyales qui porteraient atteinte à la possibilité, pour les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien.

Subventions et aides publiques

6. Aucune Partie contractante n'accorde ni n'autorise de subventions ni d'aides publiques à ses transporteurs aériens si celles-ci sont susceptibles de fausser de manière significative, de façon injustifiée, la concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien pour les transporteurs de l'autre Partie contractante. Ces subventions ou aides peuvent inclure notamment mais non exclusivement les subventions croisées, la compensation de pertes d'exploitation, l'apport de capitaux, des aides non remboursables, des cautionnements, des prêts ou assurances assortis de conditions préférentielles, la protection contre la faillite, la renonciation au recouvrement de montants dus, la renonciation à la rémunération normale des ressources publiques engagées, des allègements ou exonérations fiscaux, la compensation des charges financières imposées par les autorités publiques et l'accès, sur une base discriminatoire ou non commerciale, aux installations et services de navigation aérienne ou aéroportuaires, aux carburants, à la manutention au sol, à la sûreté, aux systèmes informatiques de réservation, à l'allocation de créneaux horaires ou aux autres installations et services connexes nécessaires à l'exploitation de services aériens.

7. Lorsqu'une Partie contractante accorde à un transporteur aérien des subventions ou des aides publiques au sens du paragraphe 6 ci-dessus, elle doit garantir la transparence de ces mesures par les moyens appropriés, qui peuvent inclure d'exiger du transporteur aérien qu'il précise clairement et séparément cette subvention ou cette aide dans ses comptes.

8. Chaque Partie contractante, à la demande de l'autre Partie contractante, fournit à cette dernière, dans des délais raisonnables, des rapports financiers concernant les entités relevant de la juridiction de la première Partie contractante et toute autre information pouvant raisonnablement être demandée par l'autre Partie contractante pour assurer le respect des dispositions du présent article. Cela peut inclure des informations détaillées concernant les subventions et aides au sens du paragraphe 6 ci-dessus. La fourniture de ces informations peut être soumise à un traitement confidentiel de la part de la Partie contractante qui demande accès à l'information.

9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité et/ou le tribunal compétent chargé de la concurrence pour la mise en œuvre des règles mentionnées aux paragraphes 5 et 6 :

- a) si l'une des Parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime de discrimination ou de pratiques déloyales au sens des paragraphes 5 et 6 ci-dessus et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également s'adresser aux organismes d'État compétents sur le territoire de l'autre Partie contractante, notamment les organismes de niveau national, régional, provincial ou local, pour discuter des questions liées au présent article. En outre, l'une des Parties contractantes peut demander des consultations sur ce sujet avec l'autre Partie contractante afin de résoudre le problème. Ces consultations doivent démarrer dans les trente (30) jours suivant la date de réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes ;
- b) si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question par des consultations dans un délai de trente (30) jours à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée des paragraphes 5 et 6 ci-dessus, la Partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante en refusant, retirant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou d'imposer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire quant à son champ et à sa durée.

Article 7

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 leur entrée sur le territoire, à leur sortie du territoire ou pendant leur 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, du courrier et du fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages, courrier et fret du ou des transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, à l'entrée sur le territoire ou à 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 8

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 lois et règlements d'une Partie contractante, y compris dans le cas de la République française, au droit de l'Union européenne, est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services agréés 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 9

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées 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 garantit pas ou n'applique pas de manière efficace, dans les domaines mentionnés au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales en vigueur 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 ne prend pas des mesures appropriées 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 à 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 de l'autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de 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 motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou
- b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention,

la Partie contractante qui effectue l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son exploitant ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré 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 est libre d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés 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, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs aériens.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée 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 d'Antigua-et-Barbuda en vertu du présent article s'appliquent de la même manière à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de normes de sécurité par cet État membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

Article 10

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu 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 fait 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 1^{er} 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 leur sont applicables ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et, dans le cas de la République française, que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que 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 inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour la sortie du territoire de l'autre Partie contractante ou pendant le séjour sur ce territoire, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation en vertu de la législation en vigueur dans ce pays, conformément à l'article 7 du présent Accord. 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 de sûreté raisonnables 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 motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander l'ouverture de consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. Sans préjudice 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 pour la sûreté 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 provisoire, les mesures de protection appropriées pour parer à cette menace. Toute mesure

prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

Article 11

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 les mêmes services internationaux ou des services 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 selon une approche économique et efficace. 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. En cas d'augmentation des redevances, 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.

Article 12

Droits de douane et taxes

1. À l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services internationaux par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, 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), équipements et 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 embarquées, 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 embarquées ;
- 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 elles sont embarquées ;
- d) les imprimés et documents publicitaires promotionnels y compris, notamment, 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 ;
- e) l'équipement de sûreté et de sécurité utilisé dans les aéroports et les terminaux de fret.

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 et que leur propriété ne soit transférée qu'après paiement des droits de douane et taxes correspondants.

4. Les exonérations prévues par le 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. L'équipement aéroporté normal, ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord de l'aéronef d'un transporteur aérien de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre manière conformément à la réglementation douanière.

6. Aucune disposition du présent Accord ne s'oppose :

- a) à ce qu'Antigua-et-Barbuda impose, conformément à sa législation, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République française qui exploite un service entre un point situé sur le territoire d'Antigua-et-Barbuda et un autre point situé sur le territoire d'Antigua-et-Barbuda.
- b) à ce que la République française impose, conformément au droit de l'Union européenne, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'Antigua-et-Barbuda qui exploite un service 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 l'Union européenne.

Article 13

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 son/leur personnel de gestion, d'exploitation, son/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 désigné 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 le droit de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. Conformément aux lois et règlements de chaque Partie contractante, le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont 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.

Article 14

Accords de coopération commerciale

1. Pour l'exploitation de services agréés, le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante peuvent conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes ou tout autre accord de coentreprise :

- a) avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties contractantes ; et
- b) avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers.

2. Le ou les transporteurs aériens concernés par ces accords de coopération commerciale doivent disposer des autorisations adéquates et des droits de trafic correspondants, y compris ceux relatifs aux routes et aux enveloppes de capacité, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.

3. Tous les transporteurs aériens contractuels dans le cadre de ces accords de coopération commerciale doivent disposer des autorisations adéquates et des droits correspondants relatifs aux routes, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.

4. La capacité totale exploitée par les services aériens assurés dans le cadre de ces accords de coopération commerciale n'est décomptée que de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné le ou les transporteurs aériens de fait. La capacité proposée pour ces services par le ou les transporteurs aériens contractuels n'est pas décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné ce transporteur.

5. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander non seulement au(x) transporteur (s) aérien(s) de fait, mais aussi au(x) transporteur(s) aérien(s) contractuel(s) de soumettre leurs programmes pour approbation.

6. Lors de la vente de services dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, le transporteur aérien concerné ou son agent informent l'acquéreur, au moment de la vente, de l'identité du transporteur aérien de fait sur chaque tronçon du service et de l'identité du ou des transporteurs aériens avec lesquels il conclut un contrat.

Article 15

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 son territoire. Sa conversion et son transfert sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change applicable aux transactions courantes et aux transferts à la date à laquelle le transporteur aérien en fait la demande initiale.

2. Chaque Partie contractante accorde au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur son territoire 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 régime des paiements entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, ledit accord s'applique.

Article 16

Services d'assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements nationaux de chaque Partie contractante, y compris, pour ce qui concerne la France, le droit de l'Union européenne, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale, en totalité ou en partie. Lorsque les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance et lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les prestataires d'assistance en escale, chaque transporteur aérien désigné est traité de manière non-discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

Article 17

Tarifs

1. Les tarifs (y compris les taxes et/ou les surtaxes) à appliquer par les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, librement et de manière indépendante, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, le prix du carburant, les caractéristiques du service et un bénéfice raisonnable.

2. Chaque Partie contractante peut demander la notification à ses autorités aéronautiques ou l'enregistrement auprès de celles-ci des tarifs que les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante entendent appliquer au départ ou à destination de son territoire. La notification ou l'enregistrement, par les transporteurs aériens des deux Parties contractantes, peuvent être requis au maximum trente (30) jours avant la date prévue d'entrée en vigueur. Dans certains cas, la notification ou l'enregistrement peuvent être autorisés dans des délais plus courts que ceux normalement prévus.

3. Sans préjudice des lois en matière de concurrence et de protection du consommateur en vigueur dans chaque Partie contractante, l'intervention des Parties contractantes se limite :

- a) à la protection du consommateur par rapport à des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ;

- b) à la protection des transporteurs aériens par rapport à des prix artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ;
- c) à la protection des transporteurs aériens par rapport à des prix artificiellement bas, avec l'intention avérée d'éliminer la concurrence.

4. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment qu'un tarif ne répond pas aux critères énoncés au paragraphe 1 et/ou relève des catégories visées au paragraphe 3 a, 3 b et/ou 3 c, elles envoient une notification motivée de leur désapprobation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ainsi qu'au transporteur aérien concerné dès que possible. En outre, elles peuvent demander des consultations à 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. Si les consultations s'achèvent sans qu'un accord mutuel ait été atteint, le nouveau tarif cessera de s'appliquer.

5. Si les deux Parties ont établi qu'un transporteur aérien désigné par l'une d'entre elles a exigé une rémunération ou prévoit d'introduire des tarifs qui représentent une pratique déloyale en matière de concurrence au sens du paragraphe 3 du présent article, l'Autorité aéronautique dudit transporteur interdit l'application de ce tarif.

Article 18

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les programmes d'exploitation du ou des transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante peuvent être soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Dans ce cas, lesdits programmes d'exploitation sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les horaires, la fréquence des services, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être réduit, sous réserve d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Toute modification apportée aux programmes d'exploitation approuvés d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 19

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 d'une Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

Article 20

Information et 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 21

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 à 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 de la demande de consultations par l'autre 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 entrent en vigueur, en tant que de besoin, après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises dans chaque Partie Contractante.

Article 22

Règlement 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 21 du présent Accord.

2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend est réglé par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai maximum de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant de l'une des Parties contractantes.

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 convenir de soumettre le différend pour décision soit à une personne ou à un organisme désignés d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre et le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant de l'une ou l'autre 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, par la voie diplomatique, de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante ; 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 des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitre(s). Dans ce cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État qui entretient des relations diplomatiques avec les deux Parties contractantes à la date de sa désignation.

4. Dans le cas où le troisième arbitre est désigné par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, si ce dernier est empêché de s'acquitter de cette mission ou s'il est ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes, la désignation est effectuée par le vice-Président, et si celui-ci est empêché de s'acquitter de cette tâche ou s'il est ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes, la désignation est effectuée par un haut responsable du Conseil qui n'est ressortissant d'aucune des Parties contractantes.

5. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais de chacun des arbitres nationaux sont à la charge de la Partie contractante qui l'a désigné. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

6. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue conformément au paragraphe 3 du présent article.

7. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue conformément au 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.

Article 23

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 prévalent. Les deux Parties contractantes peuvent procéder à des consultations conformément à l'article 21 du présent Accord afin d'établir dans quelle mesure les dispositions de cet accord multilatéral produisent des effets sur le présent Accord et s'il convient de réviser le présent Accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.

Article 24

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 de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci 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 25

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

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

Article 26

Entrée en vigueur

Chaque Partie contractante notifie à l'autre, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de la réception de la dernière notification.

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

Fait à Saint John's, le 28 mars 2022, en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République française :
MARC MERTILLO

Pour le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda :
HON. SIR ROBIN YEARWOOD

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Route régionale

1. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés d'Antigua-et-Barbuda

Points situés à Antigua-et-Barbuda	Points intermédiaires	Points situés en République française	Points au-delà
Tout/tous point(s)	Sint Maarten (1) La Barbade La Dominique Tortola Anguilla Saint-Christophe Nièves Saint-Vincent-et-les-Grenadines La Grenade (Saint-Georges) Montserrat Puerto Rico Trinité-et-Tobago Saint-Thomas Sainte-Croix Sainte-Lucie	tout/tous point(s) dans les Antilles françaises ou en Guyane française	

(1) Aucun droit de cinquième liberté ne peut être exercé entre Sint Maarten et Saint-Barthélemy par le ou les transporteurs aériens désignés par Antigua-et-Barbuda.

2. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés de la République française

Points situés en République française	Points intermédiaires	Points situés à Antigua-et-Barbuda	Points au-delà
tout/tous point(s) dans les Antilles françaises ou en Guyane française	Sint Maarten La Barbade (Bridgetown) La Dominique Tortola Anguilla Saint-Christophe Nièves Saint-Vincent-et-les-Grenadines La Grenade (Saint-Georges) Montserrat Puerto Rico Trinité-et-Tobago Saint-Thomas Sainte-Croix Sainte-Lucie	Tous points	

Route long courrier

1. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés d'Antigua-et-Barbuda

Points situés à Antigua-et-Barbuda	Points intermédiaires	Points situés en République française	Points au-delà
Tout/tous point(s)	À compléter	Tout/tous point(s) en France métropolitaine	À compléter

2. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés de la République française

Points situés en République française	Points intermédiaires	Points situés à Antigua-et-Barbuda	Points au-delà
Tout/tous point(s) en France métropolitaine	(À discuter)	Tous points	(À discuter)

Notes :

a) Le ou les transporteurs aériens désignés 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 (avec 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 ;
- desservir des points de co-terminalisation sur les routes régionales spécifiées du territoire de l'autre Partie contractante ;
- desservir tous points situés dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'il n'exerce pas de droit de cinquième liberté entre ce point et un ou des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, à moins qu'il n'y ait été expressément autorisé,

à condition que les services correspondants commencent ou prennent fin sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien.

b) L'exercice de droits de trafic par un ou des transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante entre des points intermédiaires ou 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 aéronautiques des deux Parties contractantes.