

N° 334

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 mai 2008

PROJET DE LOI

*autorisant l'**approbation** de l'**accord** relatif aux **services aériens** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la région administrative spéciale de **Macao** de la **République populaire de Chine**,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. François FILLON,

Premier ministre

Par M. Bernard KOUCHNER,

ministre des affaires étrangères et européennes

(Renvoyé à la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs

Si la France dispose d'accords aériens avec la Chine (signé le 1^{er} janvier 1966 et qui permet notamment l'exploitation de lignes aériennes entre Paris et Pékin, Shanghai et Canton) et Hong Kong (signé le 20 août 1990), elle n'en dispose pas avec la région administrative spéciale de Macao de la République populaire de Chine.

Le nouveau statut de la région administrative spéciale de Macao, son développement économique et la construction d'un nouvel aéroport international a contribué à ce que les deux Parties négocient puis signent un accord le 23 mai 2006, bien qu'à ce jour, aucun service aérien international régulier ne soit exploité entre la France et Macao.

Les affaires étrangères sont, aux termes de loi fondamentale, de la compétence du gouvernement central de Pékin. Conformément au principe « un pays, deux systèmes », Macao demeure toutefois un sujet de droit international dans le domaine économique, financier et commercial. La région administrative spéciale continue par ailleurs d'être représentée en tant que membre à part entière de plusieurs organisations internationales à vocation économique et peut conclure des conventions internationales sous le nom de « Macao, Chine ».

Cet accord comprend vingt-cinq articles conformes aux standards de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et aux dispositions de la « convention de Chicago ». Le terme « territoire » habituellement employé est remplacé par le terme « zone » pour tenir compte de la spécificité du statut de Macao.

L'article 3 octroie à chaque Partie contractante les « libertés de l'air » consacrées en droit international suivantes : le droit de survol, le droit d'escale et de transit, le droit de débarquer et d'embarquer des passagers.

L'article 4 prévoit la multi-désignation des transporteurs aériens pour chaque Partie contractante, c'est-à-dire la possibilité de désigner plusieurs transporteurs aériens (sans limitation de nombre) pour chaque Partie. Par ailleurs, cet article 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) n° 847/2004 du 29 avril 2004 et à la notion communautaire de « droit d'établissement ». Il est complété par l'article 6 pour ce qui concerne la révocation ou la suspension des transporteurs aériens.

L'article 7 assure une exploitation juste et loyale des services aériens pour l'ensemble des transporteurs de chaque partie contractante.

L'article 9 inclut les dispositions les plus récentes relatives à la sécurité des vols, les Parties ayant notamment la faculté de faire des inspections sur les appareils de l'autre Partie pendant son séjour dans leur zone.

Les articles 10 (approbation des programmes) et 14 (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 11 présente des clauses tarifaires dites « modernes » qui excluent *de facto* les clauses d'entente tarifaire, clauses qui étaient communes aux accords signés dans les années soixante mais devenues non conformes au droit communautaire de la concurrence.

L'article 12 définit les conditions d'application des droits de douane, incontournable pour une activité dont l'objet est international.

L'article 13 inclut les dispositions les plus récentes relatives à la sûreté de l'aviation, pour prévenir notamment la capture illicite d'aéronefs civils.

Les articles 15 à 17 définissent les conditions d'exploitations fiscales et commerciales des transporteurs aériens désignés opérant dans le pays de l'autre Partie contractante.

Les conditions dans lesquelles peuvent se régler d'éventuels différends sont fixées par l'article 20, dans un premier temps par des négociations directes, puis dans un second temps par le recours auprès d'un tribunal d'arbitrage.

Les articles 21 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.

L'annexe, qui fait partie intégrante du présent accord aux termes de l'article 1^{er}, définit le tableau des routes permettant aux transporteurs aériens désignés de desservir des points intermédiaires et des points au-delà de la route Paris-Macao. Des droits de cinquième liberté (droit pour un transporteur d'un pays A de transporter des passagers entre un pays B et un pays C) sont possibles. 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.

Il est à noter que, pour des raisons politiques, les entreprises françaises n'ont pas le droit de desservir la Chine continentale, Hong Kong ou Taïwan sur la route Paris-Macao.

Cet accord offre ainsi des conditions modernisées pour permettre aux futurs transporteurs aériens désignés par les deux Parties d'exploiter des services aériens entre les deux pays. Il apporte un cadre juridique stable pour d'éventuelles dessertes vers une des zones économiques les plus dynamiques du monde.

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 région administrative spéciale de Macao de la République populaire de Chine 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 aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Macao de la République populaire de Chine, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Macao de la République populaire de Chine (ensemble une annexe), signé à Paris le 23 mai 2006, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 14 mai 2008

Signé : FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et européennes,

Signé : BERNARD KOUCHNER

ACCORD

relatif aux services aériens

entre le Gouvernement de la République française

et le Gouvernement

de la Région administrative spéciale de Macao

de la République populaire de Chine,

signé à Paris le 23 mai 2006

ACCORD
relatif aux services aériens
entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Macao
de la République populaire de Chine

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Macao de la République populaire de Chine (« la Région administrative spéciale de Macao ») ayant été dûment autorisé à conclure le présent Accord par le Gouvernement central populaire de la République populaire de Chine (ci-après désignés « les Parties contractantes »),

Désireux de conclure un accord en vue de donner un cadre pour l'établissement de services aériens entre la France et la Région administrative spéciale de Macao,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

a) l'expression « Convention de Chicago » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute Annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement à ces Annexes ou à cette Convention adoptés conformément aux articles 90 et 94 de cette Convention pour autant que ces Annexes et amendements aient été adoptés par les deux Parties contractantes ;

b) l'expression « Autorités aéronautiques » signifie, en ce qui concerne la République française, la Direction générale de l'aviation civile et, en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Macao, l'Autorité de l'aviation civile ou, dans l'un et l'autre cas, toute personne physique ou morale habilitée à exercer les fonctions actuellement de la compétence des autorités susmentionnées ou des fonctions analogues ;

c) l'expression « entreprise de transport aérien désignée » signifie une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord ;

d) le terme « zone », dans le cas de la France, signifie « territoire » au sens de l'article 2 de la Convention de Chicago et, s'agissant de la Région administrative spéciale de Macao, inclut la péninsule de Macao et les îles Taipa et Coloane ;

e) les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien », « escale non commerciale » ont les significations qui leur sont respectivement attribuées par l'article 96 de ladite Convention ;

f) l'expression « routes spécifiées » signifie les routes spécifiées dans le tableau des routes annexé au présent Accord ;

g) l'expression « services agréés » signifie les services aériens réguliers mis en œuvre à titre onéreux pour le transport de passagers, de fret et de courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées ;

h) le terme « tarif » signifie :

– le prix perçu par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens réguliers, ainsi que les frais et modalités des services auxiliaires à ces transports ;

– le prix perçu par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exclusion du courrier) sur les services aériens réguliers ;

– les modalités régissant la disponibilité ou l'applicabilité desdits tarifs, y compris les avantages qui les accompagnent ; et

– le taux de commission versé par une entreprise de transport aérien à une agence pour la vente de billets ou pour les lettres de transport établies par celle-ci pour des transports sur des services aériens réguliers ;

i) l'expression « redevances d'usage » désigne une redevance que les autorités compétentes perçoivent des entreprises de transport aérien ou dont elles autorisent la perception pour la fourniture de biens ou installations d'aéroport ou des installations et services de navigation aérienne, y compris des services et installations annexes destinés aux aéronefs, équipages, passagers et fret ;

j) l'expression « lois et règlements » d'une Partie contractante signifie les lois et règlements à tout moment en vigueur dans la zone de cette Partie contractante ;

k) l'expression « le présent Accord » signifie le présent Accord, les Annexes qui y sont attachées, et tout amendement au présent Accord ou à ses Annexes convenu conformément aux dispositions de l'article 21 du présent Accord.

2. Les Annexes font partie intégrante du présent Accord. Toute référence au présent Accord inclut les Annexes à moins qu'il n'en soit explicitement convenu autrement.

Article 2

Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

En appliquant le présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention de Chicago qui sont applicables aux deux Parties contractantes, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

a) le droit de survoler sa zone sans y atterrir ;

b) le droit d'effectuer des escales sur ladite zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés ci-après dans le présent Accord en vue de l'établissement et de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées figurant dans la

section correspondante de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après appelés respectivement les « services agréés » et les « routes spécifiées ». Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes bénéficie, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante aux points fixés sur cette route spécifiée afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret ou du courrier, de façon séparée ou combinée, à destination ou en provenance de :

- a) la zone de l'autre Partie contractante ; et
- b) tout point intermédiaire ou au-delà qui aurait été convenu en tant que de besoin par les Autorités aéronautiques des Parties contractantes.

3. Aucune disposition du présent article ne sera réputée conférer à une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie contractante des passagers, leurs bagages, du fret, y compris du courrier, moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point situé dans la zone de cette autre Partie contractante.

Article 4

Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit, par les voies appropriées, à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées, et de révoquer ou modifier ces désignations.

2. Dès réception d'une telle désignation, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, en réponse à une demande formulée dans les formes prescrites par l'entreprise de transport aérien désignée et sous réserve des dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 du présent article, accorder à l'entreprise de transport aérien désignée dans les meilleurs délais les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante qu'elle fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités.

4. Chaque Partie contractante peut exiger de l'autre Partie contractante qu'elle fasse la preuve qu'elle maintient et applique au niveau satisfaisant les normes prévues dans le présent Accord, en particulier celles relatives à la sûreté prévues à l'article 13.

5 a) Le Gouvernement de la République française a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par la Région administrative spéciale de Macao, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'a pas la preuve que cette entreprise est constituée dans la Région administrative spéciale de Macao et y possède le lieu principal de ses activités ;

b) le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Macao a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République française, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'a pas la preuve :

i) que cette entreprise est établie sur le territoire français en vertu du traité instituant la Communauté européenne et qu'elle a reçu une licence d'exploitation conformément au droit de la Communauté européenne ;

ii) qu'un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne est exercé et assuré par l'Etat membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de ses certificats de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation.

6. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services agréés sous réserve que cette entreprise respecte les dispositions applicables du présent Accord.

Article 5

Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée dans sa zone, ou la sortie de sa zone, d'aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant la navigation aérienne et l'exploitation de ces aéronefs durant leur présence dans la zone de cette Partie contractante s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante sans distinction de nationalité et doivent être respectés par lesdits aéronefs à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour dans la zone de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée dans sa zone, ou la sortie de sa zone, des passagers, de leurs bagages, des équipages ou du fret ou du courrier à bord d'aéronefs, tels que les règlements régissant l'entrée, le congé, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux, doivent être observés par les passagers, les bagages et les équipages ou en leur nom, ainsi que pour le fret et le courrier de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et pendant leur séjour dans la zone de la première Partie contractante.

3. Dans l'application des lois et règlements visés au présent article à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, une Partie contractante n'accorde pas un traitement plus favorable à son ou à ses entreprises de transport aérien.

Article 6

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation, ou de suspendre l'exercice de droits octroyés au titre du présent Accord à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer pour l'exercice de ces droits les conditions qu'elle juge nécessaires :

a) dans tous les cas où une des Parties contractantes est fondée à refuser d'accorder les autorisations d'exploitation conformément au paragraphe 5 de l'article 4 du présent Accord ;

b) dans le cas où cette entreprise ne se conforme plus aux lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de services aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits ;

c) dans le cas où cette entreprise n'assure pas l'exploitation conformément aux conditions prescrites par le présent Accord ;

d) dans tous les cas où l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'applique pas les normes prévues aux articles 13 (Sûreté) et 9, paragraphe 6 (Sécurité) ;

e) dans tous les cas où l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité, comme le prévoit l'article 9, paragraphe 2 (Sécurité).

2. A moins qu'une immédiate révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation, ou suspension des droits mentionnés au paragraphe 1 du présent article, ou que l'imposition des conditions énoncées dans ledit paragraphe ne soient essentielles pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, un tel 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, à moins que les deux Parties contractantes n'en décident autrement.

Article 7

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante s'assure que les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes bénéfi-

cient de chances justes et égales pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées au titre du présent Accord, et que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien qu'elle a désignées opèrent dans des conditions permettant le respect de ce principe.

2. Pour l'exploitation des services agréés, chaque Partie contractante s'assure que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien qu'elle désigne prennent en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services assurés par ces dernières sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés à la demande du public en matière de transport sur les routes spécifiées et avoir pour but primordial d'offrir, à un coefficient de remplissage raisonnable, compatible avec des tarifs définis sur la base des dispositions de l'article 11 du présent Accord, une capacité satisfaisante pour répondre aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles de transport de passagers, de fret ou de courrier, de façon à favoriser un développement ordonné des services aériens entre les zones des Parties contractantes.

4. L'offre proposée par les transporteurs aériens désignés relative au transport de passagers et de fret, y compris du courrier, embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées autres que les points de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien, est prise conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

- aux besoins de trafic à destination et en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ;
- aux besoins de trafic de la région traversée par le service agréé, compte tenu des autres services aériens établis par les entreprises de transport aérien des Etats de la région ; et
- aux exigences de l'exploitation des services directs.

Article 8

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation de ces certificats, brevets et licences soient au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention de Chicago.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour le survol de sa zone, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants dans le cas de la République française et à ses propres résidents dans le cas de la Région administrative spéciale de Macao, par l'autre Partie contractante ou par un Etat tiers.

Article 9

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations au sujet des normes de sécurité maintenues par l'autre Partie contractante dans des domaines qui se rapportent aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, l'une des Parties contractantes constate que l'autre Partie contractante ne maintient ni n'applique effectivement des normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur à ce moment-là conformément à la Convention de Chicago, la première Partie contractante avise l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante doit prendre les mesures correctives qui s'imposent. Si cette autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable, et dans tous les cas dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, ce manquement constitue un motif d'application de l'article 6 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par la ou les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour des services en provenance ou à destination de la zone de l'autre Partie contractante peut, pendant son séjour dans la zone de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef (appelée dans le présent article « inspection au sol »), afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol fait apparaître des motifs sérieux de préoccupation, à savoir :

- qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur à ce moment-là conformément à la Convention de Chicago, ou,
- qu'il existe des déficiences dans le maintien et l'application effectifs de normes de sécurité établies à ce moment-là conformément à la Convention de Chicago,

la Partie contractante effectuant l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention de Chicago, libre de conclure que les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation des certificats ou des licences relatifs à l'aéronef, à l'exploitant ou à l'équipage de cet aéronef ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales en vigueur à ce moment-là conformément à la Convention de Chicago.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes d'une Partie contractante pour effectuer une inspection au sol en application du paragraphe 3 du présent article est refusé, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 4 ci-dessus, existent et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

6. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol ou d'un refus de consultation ou de toute autre forme de concertation.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les paragraphes 2 ou 6 du présent article est rapportée dès que les faits motivant cette mesure ont cessé d'exister.

Article 10

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent soumettre leurs projets de programmes d'exploitation pour les services agréés, et tout amendement qui y serait apporté, pour approbation par les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date d'effet envisagée.

2. Lesdits programmes d'exploitation précisent en particulier les horaires, les fréquences des services, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public.

3. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent, sous réserve de l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, exploiter sur une base *ad hoc* des vols supplémentaires sur les services agréés. Les demandes d'autorisation pour ces vols doivent être transmises au plus tard quinze (15) jours avant la date d'exploitation envisagée.

Article 11

Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par une entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes pour le transport de

trafic à destination ou en provenance de la zone de l'autre Partie contractante doivent être établis à des taux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents et notamment des coûts d'exploitation, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques propres à chaque service ainsi que des tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs doivent être soumis à l'approbation expresse des Autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date envisagée pour leur introduction. Si dans les trente (30) jours après le dépôt de ces tarifs aucune des Autorités aéronautiques n'a notifié sa désapprobation, ces tarifs sont considérés comme ayant été approuvés. Dans certains cas, ces délais peuvent être réduits, sous réserve de l'accord desdites autorités.

3. Si les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ont désapprouvé un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif par accord mutuel. Les négociations engagées à cette fin commencent dans les trente (30) jours à partir de la date à laquelle les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ont notifié aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation du tarif. En l'absence d'accord, le différend est traité conformément aux dispositions définies à l'article 20 du présent Accord.

4. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur, sauf s'il vient à être retiré par la ou les entreprises de transport aérien désignées concernées, jusqu'à sa date limite de validité ou jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 20 du présent Accord, mais pas au-delà de douze (12) mois après la date de sa désapprobation par les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes.

5. Les Autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes font tout ce qui est en leur pouvoir pour s'assurer que les entreprises de transport aérien désignées se conforment aux tarifs agréés déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes, et qu'aucune de ces entreprises n'applique des réductions illégales sur ces tarifs, directement ou indirectement, par quelque moyen que ce soit.

6. Nonobstant les dispositions du présent article, les tarifs à appliquer par la ou les entreprises de transport aérien désignées pour les services assurés totalement au sein de la Communauté européenne sont soumis au droit de la Communauté européenne.

Article 12

Droits de douane

1. En entrant dans la zone de l'une des Parties contractantes, les aéronefs exploités sur des services aériens internationaux par une ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de même que leur équipement normal, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées, y compris les moteurs, les provisions de bord des aéronefs (notamment mais non exclusivement les denrées alimentaires, les boissons, les alcools et le tabac, et d'autres articles destinés à la vente aux passagers ou à la consommation par ces derniers en quantités limitées au cours du vol), les équipements au sol de même que d'autres articles prévus pour être utilisés, ou utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international et se trouvant à bord des aéronefs, sont, sur une base de réciprocité, admis temporairement jusqu'à leur réexportation en exemption de tous droits de douane, de toutes restrictions à l'importation, d'impôts sur la propriété, de prélèvement sur le capital, de frais d'inspection, de droits d'accise et de tous autres droits et taxes qui ne sont pas basés sur le coût d'un service rendu à l'arrivée, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord des aéronefs.

2. L'équipement normal, les pièces détachées, y compris les moteurs, les approvisionnements en carburant et lubrifiants, les provisions de bord, le stock de billets imprimés, les lettres de transport aérien et autres imprimés à l'en-tête d'une entreprise de transport aérien désignée ainsi que le matériel publicitaire usuel distribué gratuitement par une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes, introduits dans la zone de l'autre Partie contractante, dans des

limites raisonnables, par ou pour le compte de ladite entreprise désignée, ou embarqués sur les aéronefs exploités par cette entreprise désignée et destinés exclusivement à être utilisés à bord desdits aéronefs dans l'exploitation des services aériens internationaux, sont exonérés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, des droits de douane, droits d'accise et autres droits et taxes similaires qui ne sont pas basés sur le coût d'un service rendu à l'arrivée, visés au paragraphe 1 du présent article, même si lesdits approvisionnements doivent être utilisés sur une partie d'un voyage effectuée au-dessus de la zone de la Partie contractante dans laquelle ils ont été embarqués.

3. Il peut être exigé que les articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. L'équipement normal de bord, les pièces détachées, les approvisionnements en carburant et lubrifiants ainsi que les provisions de bord se trouvant à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués dans la zone de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des autorités douanières de cette Partie contractante, qui peuvent exiger que lesdits matériels soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit autrement disposé conformément aux règlements douaniers.

5. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsqu'une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu des arrangements avec une autre ou d'autres entreprises de transport aérien pour le prêt ou le transfert, dans la zone de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, pour autant que ladite ou lesdites entreprises bénéficient d'exonérations similaires de la part de l'autre Partie contractante.

6. Aucune disposition du présent Accord n'empêche la République française d'imposer, 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'une entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Macao qui exploite une liaison 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 Etat membre de la Communauté européenne.

Article 13

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 toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation 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, ainsi que de tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation civile qui engage les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et 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, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention de Chicago dans la mesure où ces dispositions relatives à la sûreté sont applicables aux Parties contractantes. Elles exigent des exploitants d'aéronefs qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente sur leur zone et des exploitants d'aéro-

ports situés sur leur zone qu'ils se conforment 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 différence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe préalablement l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute différence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de se conformer aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article que l'autre Partie contractante prescrirait pour l'entrée, la sortie ou le séjour dans la zone de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour assurer la protection des aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illégitime d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers et des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et en sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception d'une telle demande de consultations constitue un motif de suspension des droits accordés aux deux Parties contractantes au titre du présent Accord. Si cela est justifié par un cas d'urgence présentant une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté d'un aéronef de l'une des Parties contractantes, de ses passagers et de son équipage, et si l'autre Partie contractante n'a pas rempli de manière adéquate les obligations qui lui incombent aux termes du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement les mesures de protection provisoires appropriées pour parer à la menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article relatives à la sûreté.

Article 14

Statistiques

Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fournissent aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des relevés statistiques périodiques ou autres renseignements similaires pouvant être raisonnablement requis aux fins de réexaminer la capacité fournie sur les services agréés par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante. Ces informations doivent inclure toutes les informations requises pour déterminer le niveau des trafics transportés par ces entreprises sur les services agréés.

Article 15

Transfert de recettes

1. Chaque Partie contractante autorise, sur une base de réciprocité, la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à convertir et transférer dans la ou les zones de son choix ou de leur choix, sur demande, l'excédent des recettes locales sur les dépenses réalisées dans la zone de cette autre Partie contractante résultant de la vente de services de transport aérien et d'activités étroitement liées aux activités de transport aérien. La conversion et le transfert sont autorisés rapidement, sans restrictions ni taxations, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants au moment où l'entreprise de transport aérien présente sa demande initiale de conversion et de transfert.

2. Chaque Partie contractante autorise la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à utiliser tout ou partie de ses recettes ou de leurs recettes réalisées dans la zone de cette Partie contractante pour le paiement de toutes les dépenses entraînées par son activité ou leur activité de transporteur (y compris l'achat de carburant) ainsi que d'autres activités liées au transport aérien.

3. Dans la mesure où le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci est applicable.

Article 16

Représentation des entreprises de transport aérien

1. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, conformément aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, à faire venir et à maintenir dans la zone de l'autre Partie contractante les membres de leurs propres personnels de direction, des services techniques, d'exploitation et autre personnel spécialisé indispensable à leur activité de transport aérien.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à créer des bureaux et à vendre des services de transport aérien dans la zone de l'autre Partie contractante directement ou, à son choix ou à leur choix, par le biais de ses agents ou de leurs agents.

3. Chaque Partie contractante autorise, sur une base de réciprocité et dans le respect de ses lois et règlements, les personnels nécessaires de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à accéder, dans sa zone, aux aéroports et aux zones de ses aéroports concernées par l'exploitation des aéronefs.

4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et dans le respect de ses lois et règlements, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de faire venir et de maintenir dans sa zone, pour de courtes périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel additionnel requis par cette entreprise ou ces entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'accomplissement de ses activités ou de leurs activités.

5. Sur la base de la réciprocité, la ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées, dans la zone de l'autre Partie contractante, à vendre des services de transport aérien passagers ou fret au moyen de leurs propres billets, directement dans leurs propres bureaux ou à leur choix par l'intermédiaire d'agents accrédités librement choisis. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sont autorisées à vendre ces services et, pour ce faire, à ouvrir et à maintenir dans la zone de l'autre Partie contractante des comptes bancaires ouverts dans la monnaie de l'une ou l'autre Partie contractante ou dans toute devise librement convertible et ce à leur choix, et toute personne doit être libre d'acheter un tel service dans la monnaie locale ou dans toute devise librement convertible.

Article 17

Redevances d'usage

1. Les redevances qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des installations et services des aéroports, les installations de sûreté, de sécurité et de navigation aérienne, et d'autres installations qu'ils contrôlent, sont justes, raisonnables, non discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'usagers. Elles ne sont pas plus élevées que celles qui sont payées pour l'utilisation desdites installations et services par toute entreprise de transport aérien qui exploite des services aériens internationaux similaires.

2. Ces redevances représentent, sans l'excéder, une proportion équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services des aéroports et des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. La

mise à disposition des installations et la fourniture des services pour lesquels des redevances sont perçues sont effectuées sur une base efficace et économique.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes en matière de redevances et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toute proposition de modification des redevances d'usage doit être notifiée dans un délai raisonnable de façon à leur permettre d'exprimer leurs vues avant son entrée en vigueur. Chaque Partie contractante doit de plus encourager les autorités compétentes en matière de redevances et les entreprises de transport aérien à échanger les informations pertinentes relatives aux redevances d'usage.

Article 18

Transit

1. Les passagers et le fret en transit par la zone d'une Partie contractante ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié.

2. Les bagages et le fret en transit par la zone d'une Partie contractante sont exempts de tous droits de douane, frais d'inspection, autres droits et taxes, à l'exception de ceux basés sur le coût d'un service rendu.

Article 19

Consultations

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent s'engager dans les soixante (60) jours suivant la date de réception d'une demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre les Parties contractantes.

Article 20

Règlement des différends

1. Si un différend surgit 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 négociation directe.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent soumettre ce différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres qui sera constitué comme suit :

a) dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un Etat pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assume les fonctions de président du tribunal, est désigné comme tiers arbitre par accord entre les deux arbitres dans un délai de soixante (60) jours à compter de la désignation du second ;

b) s'il n'a pas été procédé à certaines désignations dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires dans les trente (30) jours. Si le président estime être ressortissant d'un Etat ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le vice-président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède aux désignations.

3. Sauf disposition contraire prévue ci-après dans le présent article, ou autre disposition convenue entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et son règlement intérieur. Sur instruction du tribunal ou à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, trente (30) jours au plus tard après que le tribunal a été entièrement constitué.

4. Sauf disposition contraire convenue entre les Parties contractantes ou stipulée par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les quarante-cinq (45) jours de

la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les soixante (60) jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou, à sa discrétion, dans les trente (30) jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de fournir une décision écrite dans les trente (30) jours suivant la fin de la séance ou, si aucune séance n'a eu lieu, après la date à laquelle les deux réponses ont été présentées. La décision est prise à la majorité des voix.

6. Les Parties contractantes peuvent présenter des demandes d'éclaircissements sur la décision dans les quinze (15) jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les quinze (15) jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force exécutoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le président ou le vice-président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en œuvre des procédures prévues au paragraphe 2 b du présent article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

9. Si une Partie contractante ne se conforme pas à une décision prise en application du paragraphe 5 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou révoquer l'exercice de tout droit ou privilège octroyé en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée en défaut.

Article 21

Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, cette modification, si elle est convenue par les Parties contractantes, entre en vigueur après confirmation par la voie appropriée de l'accomplissement des formalités requises par chaque Partie contractante.

2. Les modifications à l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 22

Accords multilatéraux

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes viennent à être liées par un accord multilatéral qui traite de sujets couverts par le présent Accord, les dispositions de cet accord prévalent. Les deux Parties contractantes peuvent tenir des consultations conformément à l'article 19 du présent Accord aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et si le présent Accord doit être amendé pour prendre en compte ledit accord multilatéral.

Article 23

Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit, par la voie appropriée, à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra alors fin à zéro heure (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de cette notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quinze (15) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24

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

Le présent Accord et toutes modifications qui y sont apportées sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 25

Entrée en vigueur

Chaque Partie contractante notifiera à l'autre Partie contractante l'accomplissement des formalités 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 réception de la seconde notification.

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

Fait en double exemplaire à Paris, le 23 mai 2006, en langues française, chinoise et portugaise, tous les textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
DOMINIQUE PERBEN,
*Ministre des transports,
de l'équipement,
du tourisme et de la mer*

Pour le Gouvernement
de la Région
administrative spéciale
de Macao
de la République populaire
de Chine :
AO MAN LONG,
*Ministre des transports
et des travaux publics*

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes pour les services passagers ou fret exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République française :

POINT d'origine	POINTS intermédiaires	POINT de destination	POINTS au-delà
Paris	Points voir notes b, c et d	Macao	Points voir notes b, c et d

Section 2

Routes pour les services passagers ou fret exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Macao :

POINT d'origine	POINTS intermédiaires	POINT de destination	POINTS au-delà
Macao	Points voir notes b, c et d	Paris	Points voir notes b, c et d

Notes :

a) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services :

- exploiter des vols dans un sens ou les deux sens ;
- omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées ;
- modifier l'ordre de desserte des points sur les routes spécifiées (y compris la possibilité de desservir des points intermédiaires comme des points au-delà et vice versa et d'omettre une escale dans un sens seulement d'un service) ;
- terminer leurs vols dans la zone de l'autre Partie contractante ou au-delà,

à condition que les services correspondants aient leurs points d'origine ou de destination dans la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

b) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services, desservir tout point intermédiaire ou au-delà à la condition qu'elles n'exercent pas de droits de trafic de 5^e liberté entre ces points et des points situés dans la zone de l'autre Partie contractante.

c) Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes peuvent exercer des droits de trafic de 5^e liberté sur des points intermédiaires et/ou au-delà si les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sont convenues au cas par cas d'échanger de tels droits.

d) Aucun point en Chine continentale, à Taïwan ou à Hong Kong ne pourra être desservi ni comme point intermédiaire ni comme point au-delà.