

AVIATION

Transport Services

**Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and FRANCE**

Signed at Washington June 18, 1998

with

Annexes

and

Amending Agreements

Signed at Washington October 10, 2000

And at Washington January 22, 2002



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

FRANCE

Aviation: Transport Services

Agreement signed at Washington June 18, 1998;

Entered into force June 18, 1998.

With annexes.

And amending agreements.

Signed at Washington October 10, 2000;

Entered into force October 10, 2000.

And signed at Washington January 22, 2002;

Entered into force January 22, 2002.

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC**

The Government of the United States of America and the Government of the French Republic (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with appropriate government regulation and offering the airlines of both Parties fair and equal opportunities to compete;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive services and prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of France, the General Directorate for Civil Aviation and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said appropriate official or officials;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - (1) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - (2) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service, plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services, including related services and facilities.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3
Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex III, or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum delay, provided:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
- (b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- (c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

3. When an airline has been so designated and authorized, it may begin operation at any time, consistent with the provisions of this Agreement.

Article 4
Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - (a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
 - (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - (c) the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1(b) or 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of a request by one Party, unless both Parties otherwise agree.
3. This Article does not limit the rights of either Party to revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5
Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the airlines of the other Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the airlines of the other Party.

Article 6
Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established

pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, air crews, aircraft, and operation of the designated airlines. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of a request by one Party, unless both Parties otherwise agree. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain or administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7 **Aviation Security**

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and, so far as they are applied by them, the recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this Article, the reference to the aviation security standards includes any difference notified to the International Civil Aviation Organization by the concerned Party.

4. With full regard and mutual respect for each others' sovereignty, each Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the security provisions required by the other Party for entry into, departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to take appropriate action to protect the security of civil aviation. Such action may include withholding, revoking, limiting, or imposing conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of the Party that has departed from the aviation security provisions of this Article. When required by an emergency presenting an exceptional threat to the security of passengers, crew or aircraft, a Party may take interim appropriate action to meet the threat where that Party has reasonable grounds to believe that the other Party has not adequately fulfilled all of its obligations under this Article. Any action taken in accordance with the present paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

Article 8 **Commercial Opportunities**

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of available space or capacity, or airport safety, consistent with the laws and regulations of the Parties in effect on the date this Agreement is signed. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the discretion of the airline, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies, according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, provided that all airlines in such arrangements (a) hold the appropriate authority and (b) meet the requirements normally applied to such arrangements, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with:

i) an airline or airlines of either Party; and

ii) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing, maintenance or repair of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

(b) regular equipment, ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

(d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. A Party may request the assistance of the other Party, on behalf of its airline or airlines, in securing, on the basis of reciprocity, an exemption from taxes, duties, charges and fees imposed by State and local governments or authorities on the goods specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described in this Article, except to the extent that the charges are based on the cost of providing the service. In response to such a request, the other Party shall bring the views of the requesting Party to the attention of the relevant governmental unit or authority and urge that those views be given appropriate consideration.

Article 10
User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline in the same charging category at an airport at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such user charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. The provisions of Article 14 shall not be invoked with respect to disputes under this Article, unless:
 - (a) one Party fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within ninety (90) days, or as otherwise agreed between the Parties; or
 - (b) following such a review, the first Party fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11
Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement. A Party shall promptly examine concerns notified by the other Party that unfair competitive behavior by an airline or airlines of the first Party is adversely affecting an airline or airlines of the other Party. Following such examination, a Party shall, when appropriate, take steps following notice from the other Party to ensure that fair and equal opportunity to compete exists.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers, consistent with the rights granted in this Agreement, based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational (including congestion) or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention, or as otherwise specified in this Agreement.

3. Neither Party shall impose on the designated airlines of the other Party any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Except as may be necessary to implement the rights in this Agreement, neither Party shall require the filing of schedules or programs for charter flights by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis. If a Party requires such filings, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

5. The frequency and capacity to be offered by airlines of the United States for services between the territory of France and a third country member of the European Union on the date this Agreement is signed, consistent with the rights granted in this Agreement, shall be approved or permitted provided such frequency and capacity are not specifically prohibited under the Community law in effect on the date this Agreement is signed.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- (a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- (c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support; and
- (d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date

of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Except as may be necessary to implement the rights under this Agreement, neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by:

(a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or;

(b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, consistent with the rights granted in this Agreement,

including in both cases transportation on an interline or intraline basis, provided that, in the case of services to or from a third country that is a member of the European Union on the date that this Agreement is signed, such price is not specifically prohibited under the Community law in effect on the date that this Agreement is signed.

4. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall take appropriate action, consistent with its national law, to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13 **Consultations and High-Level Meetings**

Part A - Consultations

1. The Parties shall at all times endeavour to agree on the interpretation and application of this Agreement and shall make every attempt through cooperation, exchange of information, and consultations to arrive at a mutually satisfactory resolution of any matter that might affect its operation.

2. Either Party may request consultations regarding any aspect of the Agreement, including, but not limited to, any actual or proposed measure or any matter that it considers affects the interpretation or application of the Agreement. On matters which the requesting Party deems and states to be urgent, such consultations shall commence within fifteen (15) days of the date of delivery of the request, unless otherwise agreed between the Parties. In all other cases consultations shall commence at the earliest possible date, but not later than thirty (30)

days from the date of receipt of the request for consultations, unless otherwise agreed by the Parties.

3. The Parties shall make every attempt to arrive as expeditiously as possible at a mutually satisfactory resolution of any matter through consultations. To the extent one Party has requested consultations regarding an actual or proposed measure of a State or local government or authority of the other Party, which the requesting Party believes to be inconsistent with the Agreement, such other Party shall bring the views of the requesting Party to the attention of the relevant governmental unit or authority.

4. The Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of how the actual or proposed measure or other matter affects, or might affect, the operation of the Agreement.

5. Each Party shall treat any confidential or proprietary information exchanged in the course of consultations on the same basis as the Party providing the information treats it.

6. If the Parties fail to resolve a matter on which consultations have been requested within:

(a) thirty (30) days of the commencement of consultations;

(b) thirty (30) days of delivery of a request for consultations in matters deemed and stated to be urgent by the requesting Party; or

(c) such other period as they may agree;

either Party may request in writing a High-Level Meeting, as set out in Part B below. Furthermore, with regard to a dispute or complaint covered by Part C, paragraph 1, of this Article that a Party deems urgent and believes is likely to result in irreparable harm to one or more of its airlines, a Party may request in writing the review of the dispute or complaint by independent advisory experts, as set out in Part C below.

Part B - High-Level Meeting

1. A High-Level Meeting, which may include representatives of, for the United States, the Department of State and/or the Department of Transportation and, for France, the Ministry of Foreign Affairs and/or the Ministry in charge of Transportation, shall be held at the request of either Party. At the request of either Party, the High-Level Meeting shall be between, for the United States, the Secretary of State and/or the Secretary of Transportation and, for France, the Minister of Foreign Affairs and/or the Minister in charge of Transportation, or their designees.

2. The purpose of a High-Level Meeting shall be to:

(a) consider any matter that may affect the operation of this Agreement; and

(b) resolve disputes that may arise regarding its interpretation or application.

3. A High-Level Meeting may:

- (a) establish, and delegate responsibilities to, *ad hoc* or standing committees, or working groups;
- (b) seek the advice of non-governmental persons or groups;
- (c) have recourse to good offices, conciliation, mediation, or such other similar procedures;
- (d) appoint technical advisors or experts groups which may, if so instructed by the High-Level Meeting:
 - (i) review the facts underlying a dispute;
 - (ii) prepare written reports; and
 - (iii) offer recommendations for resolution of the dispute;

if the Parties believe such measures will assist them in reaching a mutually satisfactory resolution of the dispute.

4. If a High-Level Meeting is requested pursuant to this Article, the requesting Party shall state in the request the measure or other matter complained of and indicate the provisions of this Agreement that it considers relevant.

5. Unless it is mutually agreed by the Parties that a High-Level Meeting will not be convened or should be delayed, a High-Level Meeting requested pursuant to this Article shall convene within twenty (20) days of delivery of the request and shall endeavor to resolve the dispute promptly.

Part C - Advice of Experts

1. Where a Party has requested a High-Level Meeting, following the conclusion of urgent consultations, to address allegations that evidence exists of the intent of an airline or airlines of the other Party to eliminate competition through anticompetitive conduct and that the airline or airlines have a substantial likelihood of succeeding, a High-Level Meeting shall, upon request of either Party, obtain the advice of experts concerning the airline conduct at issue.

2. Within ten (10) working days of a request by a Party for advice of experts, each Party shall select one independent expert who is not an employee of that Party. If either Party fails to appoint an expert within the required time, then the expert selected shall provide the requested advice.

3. The experts so selected may develop information from any sources they deem relevant, subject to such cost and timeliness parameters that the Parties may agree to impose. At a minimum, however, the experts shall solicit and fully consider the views of both Parties on the controversy. The Parties shall cooperate with all reasonable requests of the experts.

4. Specific procedures shall be established at the discretion of the experts, but no formal hearing procedure shall be employed. The experts may offer their advice in either an oral or written format. Unless the parties agree otherwise, the experts shall report to the Parties no later than thirty (30) days after their selection.

5. Any conclusions of the experts shall be considered as advice and shall have no precedential or evidentiary value and shall not be advanced or admissible in any adjudication, arbitration, or similar proceeding under this Agreement or otherwise.

6. The cost related to experts shall be divided between the Parties, with common costs being divided equally between the Parties and costs of the expert selected by each Party borne by the selecting Party.

Article 14 **Settlement of Disputes**

Part A - Arbitral Tribunal Proceedings

1. The provisions of this Article shall apply when a Party considers that there has been a violation of the Agreement, except that this Article shall not apply to individual prices charged by the airlines designated by either Party.

2. If a High-Level Meeting has convened pursuant to Article 13 and the matter has not been resolved within:

(a) forty (40) days after the delivery of the request for a High-Level Meeting;

(b) seventy-five (75) days after the delivery of the request for a High-Level Meeting, if Article 13, Part C, is invoked; or

(c) such other period as the Parties may agree; or

if it is mutually agreed by the Parties that a High-Level Meeting should not be convened, then either Party may request in writing the establishment of an arbitral tribunal with respect to the matters referred to in paragraph 1 of Part A of this Article which have been discussed at the High-Level Meeting, or if a High-Level Meeting has not been convened, which have been the subject of consultations.

3. Unless otherwise agreed by the Parties, the arbitral tribunal shall be established and perform its functions in a manner consistent with the provisions of this Article.

4. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within twenty (20) days after the receipt of a request for arbitration, each Party

shall name one arbitrator. Within twenty (20) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal.

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within twenty (20) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

5. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules.

6. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination.

7. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

8. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.

9. The tribunal shall attempt within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted, to render a written decision. In any case, the tribunal shall render its final decision within one hundred and sixty (160) days after the selection of the last arbitrator unless otherwise agreed by the Parties. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

10. The Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after a final decision is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.

Part B - Implementation of the Arbitral Tribunal Decision

1. If in its final decision an arbitral tribunal has determined that there has been a violation of this Agreement, the Party complained against shall either cure the violation or the Parties shall reach agreement on the resolution of the dispute, which normally shall conform with the determinations and recommendations, if any, of the arbitral tribunal.

2. Where resolution of the dispute involves a State or local government or authority, the Parties shall use their best efforts, consistent with national law, to give full effect to such resolution.

3. If in its final decision an arbitral tribunal has determined that there has been a violation of this Agreement and the Party complained against has not cured the violation or reached agreement with the complaining Party on a mutually satisfactory resolution pursuant to paragraph 1 of this Part within forty (40) days of receiving the final decision, such complaining Party may suspend the application of benefits of equivalent effect arising under this Agreement until such time as the Parties have reached agreement on a resolution of the dispute. However, nothing in this paragraph shall be construed as limiting the right of either Party to suspend the application of proportional benefits in accordance with international law.

4. In considering what benefits to suspend pursuant to paragraph 3 of Part B of this Article, a complaining Party should first seek to suspend benefits similar to those affected by the measure or other matter that the panel has found to violate this Agreement. If a complaining Party considers that it is not feasible or effective to suspend benefits similar to those affected, it may suspend benefits that are not similar.

Part C - Remuneration and Payment of Expenses

The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of part A, paragraph 4, of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Amendment of Agreement

If either Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it shall notify the other Party of the desired changes. Either Party may then request consultations. If requested, consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the request. Any amendment shall be agreed in writing between the Parties.

Article 16

Multilateral Agreement

If, after entry into force of this Agreement, both Parties become bound by a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 17

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of

the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 18
Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19
Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this eighteenth day of June, 1998, in duplicate, in the English and French languages, each text being equally authentic.

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:**

Illeanne Albright
Rodney E. Slater

**FOR THE GOVERNMENT OF
THE FRENCH REPUBLIC:**

[Signature]

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes to be served by the Combination and Cargo Airlines of the United States

1. U.S. - Metropolitan France Routes:

(a) For combination air services:

From points behind the United States via the United States to France and beyond to Tel Aviv¹ and Cairo;²

(b) For all-cargo air services:

From points behind the United States via the United States and intermediate points to France and beyond;³

2. From points behind the United States via the United States and intermediate points to the French Departments of America and beyond;⁴

¹ Beginning the first day of the IATA summer traffic season (hereinafter referred to generally as "April") 1998, combination airlines designated by the United States may operate on Route 1(a) with fifth-freedom traffic rights to Tel Aviv on up to four (4) weekly roundtrip flights.

² Beginning April 2000, combination airlines designated by the United States may operate with fifth-freedom traffic rights on Route 1(a) to Tel Aviv and/or Cairo on up to eleven (11) weekly roundtrip flights serving Tel Aviv and Cairo, either separately or in combination. However, fifth-freedom traffic rights shall not be exercised on more than seven (7) weekly roundtrip flights to either point.

³ Operations on this route are subject to the provisions of Annex II.

⁴ Airlines designated by the United States may exercise fifth-freedom traffic rights on combination and all-cargo services on Route 2 only to a total of ten (10) points in the Western Hemisphere to be selected and changed by the Government of the United States by diplomatic note to the French Government.

3. From points behind the United States via the United States to New Caledonia and/or Wallis and Futuna;⁵

4. From points behind the United States via the United States and intermediate points to French Polynesia and beyond;⁶

5. From points behind the United States via the United States and intermediate points to Saint-Pierre and Miquelon and beyond.⁷

B. Routes to be served by the Combination and Cargo Airlines of the French Republic

1. Metropolitan France - U.S. Routes

(a) For combination air services:

From points behind France via France to the United States and beyond to two points in the Western Hemisphere,⁸ points in the French Departments of America, and points in the French Territories in the Pacific;

(b) For all-cargo air services:

From points behind France via France and intermediate points to the United States and beyond;⁹

⁵ The issue of intermediate and beyond operations on Route 3 may be discussed by the Parties at a mutually acceptable time.

⁶ A separate agreement on intermediate and beyond points on Route 4 shall be concluded by an exchange of diplomatic notes between the Parties.

⁷ Airlines designated by the United States may exercise fifth-freedom traffic rights on combination and all-cargo services on Route 5 only to a total of ten (10) points in the Western Hemisphere to be selected and changed by the Government of the United States by diplomatic note to the French Government.

⁸ The French Government shall select and change the two (2) points in the Western Hemisphere by diplomatic note to the Government of the United States. Beginning April 1998, combination airlines designated by France may operate on Route 1(a) with fifth-freedom traffic rights to one beyond point on up to four (4) weekly roundtrip flights. Beginning April 2000, combination airlines designated by France may operate with fifth-freedom traffic rights to either or both of two selected beyond points on up to eleven (11) weekly roundtrip flights, serving the two points either separately or in combination. However, fifth-freedom traffic rights on Route 1(a) shall not be exercised on more than seven (7) weekly roundtrip flights to each of the points.

⁹ Operations on this route are subject to the provisions of Annex II.

2. From points behind the French Departments of America via the French Departments of America and intermediate points to the United States of America and beyond;¹⁰

3. From points behind New Caledonia and/or Wallis and Futuna via New Caledonia and/or Wallis and Futuna to the United States;¹¹

4. From points behind French Polynesia via French Polynesia and intermediate points to the United States and beyond;¹²

5. From points behind Saint-Pierre and Miquelon via Saint-Pierre and Miquelon and intermediate points to the United States and beyond.¹³

Section 2 Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. omit stops at any point or points;
5. transfer traffic, including stop-over traffic traveling under its code, between any of its aircraft, including aircraft operated by code-share partners, to any of its other aircraft at any point on the routes, to the extent consistent with the provisions of Article 2(2) of this Agreement; and

¹⁰ Airlines designated by France may exercise fifth-freedom traffic rights on combination and all-cargo services on Route 2 only to a total of ten (10) points in the Western Hemisphere to be selected and changed by the French Government by diplomatic note to the Government of the United States.

¹¹ The issue of intermediate and beyond operations on Route 3 may be discussed by the Parties at a mutually acceptable time.

¹² A separate agreement on intermediate and beyond points on Route 4 shall be concluded by an exchange of diplomatic notes between the Parties.

¹³ Airlines designated by France may exercise fifth-freedom traffic rights on combination and all-cargo services on Route 5 only to a total of ten (10) points in the Western Hemisphere to be selected and changed by the French Government by diplomatic note to the Government of the United States.

6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services:

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3 Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Section 4 Intermodal Services

Airlines and indirect providers of transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo and mail to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport of cargo and mail to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations. Such cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air transportation. Such intermodal cargo and mail services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Section 5 Blind Sectors

In conjunction with operations on the routes in Section 1 of Annex I of this Agreement, designated airlines shall be entitled to operate combination and all-cargo services to any third-country point or points not available for fifth-freedom traffic rights under Section 1 of Annex I of this Agreement, without traffic rights between the territory of the other Party and any such point or points.

ANNEX II

All-Cargo Services

Notwithstanding the provisions paragraph 1 of of Article 3 (Designation and Authorization), paragraph 2 of Article 11 (Fair Competition) and Section 1, subparagraphs A1(b) and B1(b) of Annex I (Scheduled Air Services) of this Agreement, all-cargo operations on routes 1(b) of subsection A and 1(b) of subsection B shall be subject to the following provisions, which shall apply in accordance with their terms.

Section 1 Designations

- A. Each Party shall have the right to designate under Article 3 (Designation and Authorization) its airlines operating all-cargo services between the United States and France prior to April¹ 1998.²
- B. In addition:
1. Effective April 1998: Each Party shall have the right to designate two (2) additional airlines for all-cargo services. One of these two additional airlines may not operate to Paris until April 2003, unless that airline is subsequently designated pursuant to a designation authorized in 2000 or 2002;
 2. Effective April 2000: Each Party shall have the right to designate one (1) additional airline for all-cargo services;
 3. Effective April 2002: Each Party shall have the right to designate one (1) additional airline for all-cargo services;
 4. Effective April 2003: All limitations on designations shall expire.

¹ For purposes of this Annex, references to April of a particular year shall be construed as referring to the first day of the International Air Transportation Association (IATA) summer traffic season for that year.

² The referenced airlines are, for the United States, Federal Express Corporation and for France, Compagnie Nationale Air France.

Section 2
Third and Fourth-Freedom Points

Subject to the limitation noted above for one 1998 designation, U.S. and French airlines designated for all-cargo services shall be entitled immediately to operate between all points in the United States and all points in France.

Section 3
Fifth-Freedom Points

A. General Provisions

1. Agreed lists of cities available for selection for intermediate and beyond operations on routes described in paragraphs A1(b) and B1(b) of Section 1 of Annex I (hereinafter referred to as the "points pools") have been established for all-cargo services by airlines of each Party. These lists are appended to this Annex. Each airline designated by a Party for all-cargo services may select points for service only from the points pool of the Party designating that airline (hereinafter referred to as "its points pool").
2. Each airline designated for all-cargo service shall be entitled to select from its points pool the total number of points that are authorized for selection as of the time of its designation.
3. Each airline designated for all-cargo service shall be entitled to substitute a different point from its points pool for a previously selected point on thirty (30) days' notice to the aeronautical authorities of the other Party.
4. Any point in a Party's points pool may be selected by any number of airlines designated for all-cargo service by that Party, but will count against the points cap of each selecting airline.
5. Abidjan, Seoul, and Tokyo shall not be included in the points pool of either Party.

B. For the Period April 1998 - March 2001:

1. Effective April 1998: Each airline designated for all-cargo service shall be entitled to select from its points pool a maximum of 20 points. The U.S. airline operating all-cargo services prior to April 1998 shall be entitled to select thirteen (13) additional points from its points pool. The French airline operating all-cargo services prior to April 1998 shall be entitled to select five (5) additional points from its points pool.
2. Effective April 1999: Each airline designated for all-cargo service shall be entitled to select from its points pool a maximum of five (5) additional points.

3. Effective April 2000: Each airline designated for all-cargo service shall be entitled to select from its points pool a maximum of five (5) additional points.

C. For the Period April 2001-March 2011:

1. Each airline designated for all-cargo service shall be entitled to select five (5) additional points from its points pool every two (2) years, with the first selections authorized for operation in April 2002.

2. Each Party shall have the right to add five (5) points to that Party's points pool every two (2) years, with the first additions authorized for April 2002.

Section 4

Fifth-Freedom Operations to Hubs

A. Effective April 1998: Each airline designated for all-cargo service shall be entitled to notify the aeronautical authorities of the other Party that two (2) points it has selected from its points pool are hubs for purposes of this Annex, provided that the points meet the definition of a hub set forth in subsection D of this Section. Airlines designated for all-cargo service shall be entitled to operate beyond their hubs with full traffic rights to any points.

B. Effective April 2000: Each airline designated for all-cargo service shall be entitled to notify the aeronautical authorities of the other Party that one (1) additional point it has selected from its points pool is a hub, for purposes of this Annex, provided that the point meets the definition of a hub set forth in subsection D of this Section. Airlines designated for all-cargo service shall be entitled to operate beyond their hubs with full traffic rights to any points.

C. Any airline designated for all-cargo service shall be entitled to change its hub selections to different selected points on thirty (30) days' notice to the aeronautical authorities of the other Party.

D. For the purpose of this Agreement, a hub is defined as a point selected by an airline from its points pool, fed through several spokes, and serving several points via multiple aircraft, operated by or on behalf of the said airline.

Section 5
Capacity Limits Applicable To Fifth-Freedom
Sectors Between Points More Than Five Hours Away

A. On operations between any point in the territory of the other Party and a third-country point located more than five (5) hours away³ that it has selected, pursuant to Section 4, above, as a hub, each airline of a Party designated for all-cargo services shall be entitled to exercise fifth freedom traffic rights:

1. Effective April 1998 - March 2003: on up to one (1) daily inbound and outbound operation;
2. Effective April 2003: on up to two (2) daily inbound and outbound operations.

B. On operations between any point in the territory of the other Party and a selected third-country non-hub point located more than five (5) hours away, each airline of a Party designated for all-cargo services shall be entitled to exercise fifth-freedom traffic rights on: (i) up to two weekly inbound and outbound operations, or (ii) up to the number of weekly inbound and outbound all-cargo operations of the designated airline or airlines of the other Party to that point, whichever is greater. Operations to or from fifth-freedom points covered by this subsection B shall not be counted against the number of inbound and outbound operations permitted under this subsection to selected points, if the points are served as intermediate points on an operation to or from an airline's third-country hub.

C. Notwithstanding the provisions of subsections A and B of this Section, the U.S. all-cargo airline having a hub in Paris as of April 1998 and any other airlines having a hub in the territory of the other Party that demonstrate an operational commitment to such a hub comparable to that demonstrated by the U.S. airline having a Paris hub as of April 1998 shall be entitled to exercise fifth-freedom traffic rights on:

1. In substitution for those rights described in subsection A of this Section that relate to hub-to-hub operations, operations to each third-country hub that is located more than five (5) hours away from its hub in the territory of the other Party shall not exceed:
 - (a) Effective April 1998: one (1) inbound and outbound operation per day;
 - (b) Effective April 2000: two (2) inbound and outbound operations per day;
and
 - (c) Effective April 2006: three (3) inbound and outbound operations per day.

³ For purposes of this Annex, the five- (5) hour standard shall be determined on the basis of a five-hour non-stop flight of a Boeing 747 Freighter under normal conditions. The use of such standard shall not obligate the airline to serve the hub without intermediate stops or to use any particular type of aircraft.

2. In addition to the rights described in subsection B of this Section, operations to each point that is not a hub, but that is located more than five (5) hours away from the hub in the territory of the other Party, shall not exceed:

- (a) Effective April 1998: one (1) daily inbound and outbound operation to each of two (2) selected points on each continent;
- (b) Effective April 2000: one (1) daily inbound and outbound operation to each of four (4) selected points on each continent;
- (c) Effective April 2002: one (1) daily inbound and outbound operation to each of six (6) selected points on each continent;
- (d) Effective April 2004: two (2) daily inbound and outbound operations to each of six (6) selected points on each continent.

Operations to or from fifth-freedom points covered by this paragraph 2 shall not be counted against the number of inbound and outbound operations permitted under this paragraph if the selected points are served as intermediate points on an operation to or from a third-country point.

- D. Each inbound and outbound operation may serve multiple selected points.

APPENDIX TO ANNEX II

Section 1. UNITED STATES POINTS POOL⁴

EUROPE

Austria: Linz, Salzburg, Vienna

Belarus: Minsk

Belgium: Brussels, Ghent, Liege

Bulgaria: Sofia

Croatia: Zagreb

Czech Republic: Prague

Denmark: Billund, Copenhagen

Estonia: Tallinn

Finland: Helsinki

Germany: Berlin, Cologne, Dortmund, Dusseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Leipzig, Mannheim, Munich, Nuremberg, Stuttgart

Greece: Athens, Thessaloniki

Hungary: Budapest

Iceland: Reykjavik

Ireland: Cork, Dublin, Shannon, Waterford

Italy: Bologna, Florence, Milan (includes Bergamo, Linate, Malpensa), Pisa, Rome (includes Ciampino, Fiumicino, Rome), Venice

Lithuania: Kaunas

Luxembourg: Luxembourg City

⁴ Points are available for selection as from April 1998, except where a later date is indicated in parenthesis for the particular point.

Netherlands: Amsterdam, Arnhem, Eindhoven, Rotterdam

Norway: Oslo, Stavanger

Poland: Warsaw

Portugal: Lisbon, Oporto

Romania: Bucharest

Russia: Moscow (all airports), Petropavlovsk-Kamchatsky, St. Petersburg, Vladivostok

Slovakia: Bratislava

Slovenia: Ljubljana

Spain: Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia, Vitoria, Zaragoza

Sweden: Gothenburg, Malmo, Stockholm

Switzerland: Basel, Bern, Geneva, Zurich

Turkey: Ankara, Istanbul

Ukraine: Kiev

United Kingdom: Belfast, Birmingham, Bristol, East Midlands, Edinburgh, Glasgow (includes Glasgow, Prestwick), Liverpool, London (includes Gatwick, Heathrow, Luton, Stansted), Manchester

Yugoslavia: Belgrade

AFRICA

Egypt: Alexandria, Cairo (as from April 1999)

Ethiopia: Addis Ababa

Ghana: Accra

Kenya: Nairobi

Morocco: Casablanca (as from April 2002)

Nigeria: Lagos

Senegal: Dakar (as from April 2003)

South Africa: Capetown, Durban, Johannesburg (as from April 1999; except as from April 1998 from non-Paris airports), Pretoria

Tunisia: Tunis

Uganda: Entebbe

Zimbabwe: Harare

ASIA

Bahrain: Manama

Bangladesh: Dhaka

Brunei: Bandar Seri Begawan

China: Beijing (as from April 2001), Guangzhou (as from April 2002), Nanjing (as from April 2002), Shanghai (as from April 2004), Shenzhen (as from April 2001), Tianjin (as from April 2001), Xiamen (as from April 2002), Wuhan (as from April 2001)

Hong Kong (as from April 2004)

India: Bangalore, Bombay/Mumbai, Calcutta, Delhi (as from April 2000; except as from April 1998 from non-Paris airports), Madras/Chennai (as from April 1999)

Indonesia: Jakarta (as from April 2002)

Israel: Tel Aviv

Japan: Fukuoka (as from April 2003), Nagoya (as from April 2003), Okinawa (as from April 2003), Osaka (as from April 2000), Sapporo (as from April 2003)

Jordan: Amman

Kazakhstan: Almaty

Kuwait: Kuwait City

Macau: Macau

Malaysia: Kuala Lumpur (as from April 2000), Penang

Pakistan: Karachi (as from April 2002)

Philippines: Cebu, Clarke International Airport, Manila, Subic Bay

Saudi Arabia: Dhahran (as from April 2002), Jeddah, Mecca, Riyadh

Singapore: Singapore (as from April 2004)

South Korea: Pusan

Sri Lanka: Colombo

Taiwan: Heng-chun, Kaohsiung, Taipei (as from April 2002)

Thailand: Bangkok (as from April 2000), Utapao

United Arab Emirates: Abu Dhabi, Dubai, Sharjah

Uzbekistan: Tashkent

Vietnam: Hanoi, Ho Chi Minh City

OCEANIA

Australia: Melbourne, Perth, Sydney

Fiji: Nadi

New Zealand: Auckland

Section 2. FRENCH POINTS POOL⁵**EUROPE**

Austria: Vienna

Belgium: Oostende

Bulgaria: Sofia

Croatia: Zagreb

Czech Republic: Prague

Denmark: Copenhagen

Finland: Helsinki

Germany: Berlin, Cologne, Dusseldorf, Frankfurt, Hahn, Hamburg, Hannover, Leipzig, Munich

Greece: Athens

Hungary: Budapest

Ireland: Dublin, Shannon

Italy: Milan (includes Bergamo, Malpensa), Rome (includes Ciampino, Fiumicino, Rome)

Netherlands: Amsterdam

Norway: Oslo, Stavanger

Portugal: Lisbon

Poland: Warsaw

Romania: Bucharest

Russia: Moscow (all airports), Saint Petersburg, Vladivostok, Yekaterinburg, Novosibirsk

⁵ Points are available for selection as from April 1998 except where a later date is indicated in parenthesis for a particular point.

Spain: Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia

Sweden: Stockholm, Lulea

Switzerland: Zurich

Turkey: Ankara, Istanbul

Ukraine: Kiev, Odessa

United Kingdom: Belfast, Birmingham, Bristol, East Midlands, Edinburg, Glasgow (includes Glasgow, Prestwick), Liverpool, London (includes Gatwick, Heathrow, Luton, Stansted), Manchester

Yugoslavia: Belgrade

AFRICA

Algeria: Algiers, Hassi Messaoud

Angola: Luanda

Egypt: Cairo (as from April 1999)

Gabon: Libreville

Kenya: Nairobi

Libya (when restrictions are lifted): Tripoli, Benghazi

Morocco: Casablanca (as from April 2002)

Nigeria: Lagos

Senegal: Dakar (as from April 2003)

South Africa: Capetown, Johannesburg (as from April 1999; except as from April 1998 from non-Paris airports)

Tunisia: Tunis

Zimbabwe: Harare

ASIA

China: Beijing (as from April 2001), Tianjin (as from April 2001), Shenzhen (as from April 2001), Wuhan (as from April 2001), Guangzhou (as from April 2002), Nanjing (as from April 2002), Hong Kong (as from April 2004), Shanghai (as from April 2004)

India: Bangalore, Bombay/Mumbai, Delhi (as from April 2000; except as from April 1998 from non-Paris airports), Madras/Chennai (as from April 1999)

Indonesia: Batam, Jakarta (as from April 2002)

Iraq (when restrictions are lifted): Baghdad

Israel: Tel Aviv

Japan: Osaka (as from April 2000), Fukuoka (as from April 2003), Nagoya (as from April 2003), Okinawa (as from April 2003), Sapporo (as from April 2003)

Kazakhstan: Almaty

Kuwait: Kuwait City

Malaysia: Kuala Lumpur (as from April 2000), Penang

Pakistan: Karachi (as from April 2002)

Philippines: Manila, Subic Bay

Saudi Arabia: Dhahran (as from April 2002), Jeddah

Singapore: Singapore (as from April 2004)

Syria: Damascus

Taiwan: Kaohsiung, Taipei (as from April 2002)

Thailand: Bangkok (as from April 2000)

United Arab Emirates: Abu Dhabi, Dubai

Vietnam: Hanoi, Ho Chi Minh City

One additional point in Asia to be selected by France

OCEANIA

Australia: Melbourne, Perth, Sydney

New Zealand: Auckland

AMERICAS

Argentina: Buenos Aires, Cordoba, Mendoza

Bolivia: La Paz

Brazil: Rio de Janeiro, Sao Paolo (includes Garulhos, Campinas), Manaus, Belem

Canada: Montreal, Toronto, Quebec, Edmonton, Calgary, Vancouver, Halifax

Chile: Santiago

Colombia: Bogota, Cali

Costa Rica: San Jose

Dominican Republic : Santo Domingo

El Salvador: San Salvador

Ecuador: Guayaquil, Quito

Guatemala: Guatemala City

Haiti: Port-au-Prince

Jamaica: Kingston

Honduras: Tegucigalpa

Mexico: Mexico City, Guadalajara, Chihuahua, Monterrey

Nicaragua: Managua

Panama: Panama City

Paraguay: Asuncion

Peru: Lima

Suriname: Paramaribo

Uruguay: Montevideo

Venezuela: Caracas

One additional point in the Americas to be selected by France

ANNEX III

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of a Party designated under this Annex shall have the right, in accordance with the terms of their designations, to carry international charter traffic:

1. between any point or points in the territory of the Party which has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party, with multiple stops at points within, intermediate to, or beyond the territory of the other Party (i.e. unlimited blind sectors);

2. between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country, provided that such traffic is carried via the homeland of the airline and makes a stopover in the homeland for at least two consecutive nights.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of one Party designated under this Annex also shall have the right:

1. to make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party; and

2. to carry transit traffic through the territory of the other Party.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

With regard to traffic originating in the territory of a Party, each airline performing air transportation under this Annex shall comply with such laws and regulations of the Party in whose territory the traffic originates, including round-trip charters, as that Party now or hereafter specifies shall be applicable to such transportation. When the regulations of one Party apply more restrictive terms, conditions or limitations to one or more of its airlines, the designated airlines of the other Party shall be subject to the least restrictive of such terms, conditions or limitations.

Section 3

Neither party shall require a designated airline of the other Party, in respect of the carriage of authorized charter traffic from the territory of that other Party, to submit for each charter program more than a description of the program and a declaration of conformity with the laws

and regulations referred to under Section 2 of this Annex, or of a waiver of these regulations granted by the applicable aeronautical authorities.

Section 4

Even if not provided for under the country-of-origin regime established in Section 2, the designated airline or airlines of either Party shall be entitled to operate the following charter types for service operated between any points in the territories of the Parties:

- A. passenger charters: open-jaw charters; split charters (no more than three charterers and/or three different charter types on the same flight); and charters that commingle traffic (i.e., mix French-origin traffic with United States-origin traffic on the same flight and/or mix charter groups originating in the homeland and moving to different destinations outside the territory of the other Party as well as inside the territory of the other Party);
- B. cargo charters: charters that commingle traffic (traffic of different origins and different destinations on the same aircraft); split charters (no more than three charterers in the same country); and freight forwarder charters; and
- C. combination charters (passengers and cargo as specified above on the same flight).

ANNEX IV

Computer Reservations Systems

1. The Parties recognize that computer reservations systems (CRS) operations are an important aspect of the ability of an airline to compete. Specifically, the Parties note that CRS operations are regulated at the date of this agreement :

- in France, under European Community Regulation 2299/89, 24 July 1989, as amended by Regulation 3089/93 of 29 October 1993; and
- in the United States, under 14 CFR Part 255.

2. The Parties agree that, consistent with the laws and regulations of the Parties in effect on the date that this Agreement is signed, the following principles should be followed with respect to CRS operations in international aviation on a non-discriminatory basis:

(a) CRSs should have integrated primary displays for which :

(i) information, regarding international air services, including the construction of connections on those services, should be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity, and that apply uniformly to all participating airlines;

(ii) CRS data bases should be as comprehensive as possible and CRS vendors should not delete information from their data bases until it has been superseded;

(iii) CRS vendors should not manipulate information given by participating airlines in a manner which would lead to the provision of inaccurate, misleading or discriminatory information; and the information provided by participating airlines should be clear and concise (for example flights for which the code displayed is not that of the operating airline (i.e. code share), flights involving a change of aircraft, and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics);

(iv) All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory should not only be obligated to, but should also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated;

(b) Travel agents should be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS for an individual transaction so long as the travel agent makes a request for that display to meet a specific request by a consumer.

(c) All airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee should be permitted to participate in each vendor's CRS. All distribution facilities that a system vendor provides should be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. CRS vendors should

display, on a non-discriminatory, objective, airline-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor should disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

(d) CRS vendors of one Party operating in the territory of the other Party should be entitled to bring in, maintain, and make freely available, their CRSs to travel agencies or travel companies and other subscribers whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party, if the CRS complies with these principles.

(e) In the territory of one Party, CRS vendors of the other Party should not be subject to more stringent or restrictive requirements, with respect to access to and use of communications facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on the first Party's own CRS vendors.

(f) CRSs in use in the territory of one Party should be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party provided that they comply with the standards and laws in force in that territory, which should be non-discriminatory. One aspect of this is that a designated airline should participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party should have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party, as do owners/operators of that Party. Airlines and CRS vendors of one Party should not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ANNEX V

Transitional Arrangements for Scheduled Combination Air Services

The following transitional provisions shall apply to the operation of U.S.-Metropolitan France scheduled combination air services described in paragraphs A 1(a) and B 1(a) of Section 1 of Annex I of this Agreement and shall limit the exercise of those rights. These limitations shall expire in April¹ 2003 or on such earlier date as provided in this Annex.

Section 1 **Designations**

Notwithstanding the provision in paragraph 1 of Article 3 (Designation and Authorization) that gives each Party "the right to designate as many airlines as it wishes,"

- A. each Party shall be entitled to designate not more than one airline in addition to the currently designated airlines² until April 2000;
- B. each Party is limited to five (5) designated airlines for the New York-Paris route until April 2003. Should any of the five (5) U.S. airlines currently serving the New York-Paris route³ cease operating that service, the United States may designate a replacement airline or airlines. The operations of any replacement airline or airlines shall be subject to the capacity limits set out in Section III (Capacity) of this Annex.

Section 2 **Cooperative Arrangements**

Notwithstanding the provisions of paragraph 7 of Article 8 (Commercial Opportunities), of this Agreement, the ability of airlines: (A) to enter into code-sharing relationships with airlines of third countries for operations between the territories of the Parties via intermediate third countries ("via third-country code-share operations"); (B) to code share to the same point in France with both a French and a third-country airline; and (C) to code share with other airlines of the same Party shall be subject to the following limitations, which shall expire in April 2003, at which time all rights provided for in Article 8, paragraph 7, of this Agreement, may be exercised.

¹ For purposes of this Annex, references to April of a particular year shall be construed as referring to the first day of the International Air Transportation Association (IATA) summer traffic season for that year.

² The currently designated combination airlines for the United States are: American Airlines, Continental Airlines, Delta Air Lines, Northwest Airlines, Tower Air, Trans World Airlines, United Airlines, and US Airways; and for France: Compagnie Nationale Air France and AOM French Airlines.

³ For the purposes of this paragraph, the U.S. airlines currently serving the New York-Paris route are: American Airlines, Continental Airlines, Delta Air Lines, Tower Air, and Trans World Airlines.

**A. Limitations On Code -Sharing Operations With
Third-Country Airlines Via Third Countries**

1. Limitations on Intermediate Points

Effective April 1998 to April 2003, each designated airline of a Party engaged in via third-country code-share operations with a third-country airline partner may operate code-share services under that partnership between the territories of the Parties via only one intermediate country. Notwithstanding the foregoing, each Party may authorize one such partnership to operate via all homelands of the third-country partner airline.

2. Limitations on Number Of Third-Country Airline Partnerships

(a) Effective April 1998, each Party shall have the right to authorize two (2) of its designated airlines to engage in via third-country code-share operations with a third-country airline of each designated airline's choice. The code-share relationship between United Airlines and British Midland Airways to Nice via London and its expansion to Paris via London shall not require an authorization under this paragraph.

(b) Effective April 1999:

(i) Each Party shall have the right to authorize one additional designated airline to engage in via third-country code-share operations with a third-country airline of that designated airline's choice.

(ii) Each Party shall have the right to allocate, among the airlines it has authorized to engage in via third-country code-share operations, two additional partnership opportunities with third-country airlines for via third-country code-share operations.

(iii) The United Airlines/British Midland Airways via third-country code-share operation shall be permitted to operate to one additional point in France per year, with rights accumulating each year, whether or not exercised in that year. The first additional point may be chosen as from April 1999.

(c) Effective April 2000, each Party shall have the right to allocate, among the airlines it has authorized to engage in via third-country code-share operations, one additional partnership opportunity with a third-country airline for via third-country code-share operations.

(d) Effective April 2001, each Party may choose one of the two following rights:

(i) to authorize one additional designated airline to engage in via third-country code-share operations with a third-country airline of its choice; or

(ii) to allocate, among airlines it has authorized to engage in via third-country code-share operations, one additional partnership opportunity with a third-country airline of the designated airline's choice for via third-country code-share operations.

B. Code Sharing To Points In France With Both French And Third-Country Airlines

Designated airlines of each Party shall be entitled to offer code-share services to the same point in France both with a French airline and with a third-country airline via an intermediate third country to:

1. Effective April 1999: four (4) points;
2. Effective April 2000: two (2) additional points;
3. Effective April 2001: one (1) additional point; and
4. Effective April 2002: one (1) additional point.

C. Same-Country Airline Code Sharing

The United States shall have the right to select one (1) U.S. designated airline to code share with another U.S. designated airline:

1. Effective April 1998: from two (2) behind-gateway points in the United States via one (1) gateway in the United States of one of the partners to France;
2. Effective April 2000: from a total of three (3) behind-gateway points in the United States via two (2) gateways in the United States to France; and
3. Effective April 2002: from a total of four (4) behind-gateway points in the United States via two (2) gateways in the United States to France.

Section 3
Capacity

Notwithstanding the provision in paragraph 2 of Article 11 (Fair Competition) that "each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace,"

- A.** Each Party shall have the right to allocate among its designated airlines for operations with their own aircraft up to one hundred forty-eight (148) weekly roundtrip frequencies;

B. Each Party also shall have the right to allocate among its designated airlines, for operations with their own aircraft:

1. Effective April 1998, twenty-one (21) additional weekly roundtrip frequencies;
2. Effective April 1999, seven (7) additional weekly roundtrip frequencies;
3. Effective April 2000, fourteen (14) additional weekly roundtrip frequencies;
4. Effective April 2001, seven (7) additional weekly roundtrip frequencies; and
5. Effective April 2002, fourteen (14) additional weekly roundtrip frequencies.

C. Each Party shall have the right to allocate the frequencies referenced in subsections A and B, above, among its designated airlines as it chooses, except that until April 2000, an airline authorized as a replacement airline, in accordance with Section 1, subsection B, of this Annex, to operate on the New York-Paris route may not operate more weekly frequencies than its predecessor on the route or a daily service, whichever is greater.

Section 4 Pricing

Notwithstanding the provisions of Article 12 (Pricing), until April 2000, the following provisions apply to prices for air transportation between the territories of the Parties and until April 2003 to prices for air transportation between the territory of either Party and third countries.

1. Each party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace.

Intervention of the Parties shall be limited to:

- (a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- (c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support; and
- (d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

If a Party believes that a price warrants intervention under the specific criteria described above, then it shall notify the other Party pursuant to paragraph 3 of this Section. After compliance with the notification requirement of paragraph 3, a Party may take unilateral action to prevent the inauguration of such price, but only with respect to traffic where

the first point on the itinerary (as evidenced by the document authorizing transportation by air) is in its own territory.

2. Each Party may require filing with its aeronautical authorities of prices charged or proposed to be charged to or from its territory by designated airlines of the other Party. Filing by the airlines of both Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, a Party may permit filing on shorter notice than normally required. If a Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Party. Except as may be necessary to implement the rights under this Agreement, neither Party shall require the filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis.

3. If either Party believes that a price proposed to be charged:

(a) by a designated airline of the other Party for international air transportation between the territories of the Parties, or

(b) by an airline of the other Party for international air transportation between the territory of the first Party and a third country, consistent with the rights granted in this Agreement,

including in both cases transportation on an interline or intraline basis, is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this provision, or in the case of services to or from a third country that is a member of the European Union on the date that the Agreement is signed, such price is specifically prohibited under the Community law in effect on the date that this Agreement is signed, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible, but in no event later than fifteen (15) days after the filing date. Either Party may then request consultations, which shall be held as soon as possible, and in no event later than thirty (30) days after receipt of a notice of dissatisfaction. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If notification is not given as provided in this paragraph, the price shall be deemed to be approved and shall become effective on the proposed date.

4. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall take appropriate action, consistent with its national laws, to put that agreement into effect. If a Party prevents a proposed price from becoming effective in accordance with the provisions of this paragraph 4 or paragraph 1 of this Section, the comparable price previously in effect shall remain in effect.

5. Notwithstanding any other provision in this Section, each Party shall allow:

(a) any airline of either Party to meet any scheduled or charter price, including combinations of prices, charged in the marketplace for international air transportation between the territories of the Parties, and

(b) any airline of one Party to meet any scheduled or charter price, including combinations of prices, charged in the marketplace for international air transportation between the territory of the other Party and a third country.

As used herein the term "meet" means the right to continue or institute, on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price or such price through a combination of prices on a direct, interline, or intraline basis, notwithstanding differences in conditions including, but not limited to, those relating to airports, routing, distance, timing, connections, aircraft type, aircraft configuration, or change of aircraft.

Section 5
Change of Gauge

A. Notwithstanding the provisions of Section 3 of Annex I allowing change-of-gauge operations without any limitation as to number of aircraft operating to or from the change-of-gauge point, the following provision shall apply until April 2003:

On any segment or segments of the routes referenced in paragraphs A 1(a) and B 1(a) of Section 1 of Annex I, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type of aircraft operated; provided that the transportation outbound and inbound from its homeland beyond and to, respectively, the change-of-gauge point is performed by (a) not more than two (2) aircraft when the change-of-gauge point is in the territory of the other Party and (b) not more than two (2) aircraft serving a point or points in the territory of the other Party when the change-of-gauge point is outside the territory of the other Party.

B. Transportation performed on aircraft of other airlines under code-share arrangements shall not be counted for the purposes of this Section.

**AGREEMENT TO AMEND
THE AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC**

The Government of the United States of America and the Government of the French Republic, Contracting Parties to the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the French Republic, signed at Washington June 18, 1998 (the "Agreement");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with appropriate government regulation and offering the airlines of both Parties fair and equal opportunities to compete;

Desiring to establish possibilities for passenger intermodal cooperation between airlines and surface transportation providers;

Desiring to expand choices for passengers and link additional cities to the international transportation network;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, have agreed, pursuant to Article 15 of the Agreement, to amend the following provisions:

ARTICLE 1

Article 8 shall be amended by adding the following paragraph 8:

"8. Consistent with the rights in this Agreement, and in connection with international air transportation, airlines of each Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the territories of the Parties or in third countries. Surface transportation providers shall not be subject to laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into cooperative arrangements. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interests and technical, economic, space, or capacity restraints."

ARTICLE 2

Annex V shall be amended by adding a subparagraph A.2(e) to Section 2:

"(e) Except for the rights specified for United Airlines/British Midland in (b)(iii) of paragraph 2, airlines granted authority under subparagraphs (a)-(d) of this paragraph may exercise their respective rights with either third-country surface transportation providers or third-country airlines."

ARTICLE 3

Annex V shall be amended further by adding the following at the end of Subsection B of Section 2:

"The above limitations also shall apply to passenger intermodal cooperative arrangements authorized pursuant to Section 2, subparagraph A.2(e) of this Annex."

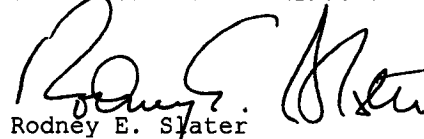
ARTICLE 4

The present Agreement shall enter into force on the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Amendment.

DONE at Washington, this tenth day of October, 2000, in two originals, in the English and French languages, both texts being equally authentic.

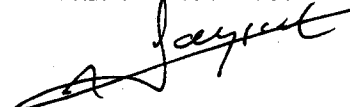
FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:



Rodney E. Slater

Secretary of Transportation

FOR THE GOVERNMENT OF THE
FRENCH REPUBLIC:



Jean-Claude Gayssot

Minister for Public
Works, Transport, and
Housing

AGREEMENT TO AMEND
THE AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC
SIGNED AT WASHINGTON JUNE 18, 1998

The Government of the United States of America and the
Government of the French Republic (hereinafter, "the
Parties");

Desiring to amend the Air Transport Agreement between the
Government of the United States of America and the
Government of the French Republic, with Annexes, signed at
Washington June 18, 1998, as amended by the Agreement to
Amend the Air Transport Agreement between the Government of
the United States of America and the Government of the
French Republic, signed at Washington October 10, 2000 ("the
1998 Agreement");

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

The 1998 Agreement shall be amended as follows:

1. The preamble of the 1998 Agreement is amended by inserting the word "minimum" between "appropriate" and "government" in the second sentence.
2. Article 3 is amended in paragraph 1 by substituting "Annex II" for "Annex III".
3. Article 8, paragraph 3, is amended by deleting the second sentence and replacing it with:

These rights shall be subject only to constraints resulting from considerations of airport safety and, for airports located in France, bases for exemption provided in European Union Council Directive 96/67/EC and the French legislation implementing that directive.

4. Article 8 is further amended by moving Section 4 of Annex I to this Article and numbering it as paragraph 9.
5. Article 11 is amended in paragraph 2 by deleting the phrase "consistent with the rights granted in this Agreement" in the first sentence, and by deleting the phrase "or as otherwise specified in this Agreement" in the second sentence.
6. Article 11 is further amended by rewriting paragraph 4 to read:

Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform

conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

7. Article 11 is further amended by deleting paragraph 5.

8. Article 12 is amended by rewriting paragraph 1 (d) to read:

protection of airlines from abuses of a dominant position resulting from prices that are unjustifiably low, taking account of the costs to the initiating airline of providing the services or facilities to which they relate, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

9. Article 12 is further amended by rewriting paragraph 2 to read:

Neither Party shall require filings for tariffs by the airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than fifteen (15) days before the proposed date of effectiveness. Notification or filing may be permitted on shorter notice. Except as may be necessary to implement the rights under this Agreement, neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis.

10. Article 12 is further amended by rewriting paragraph 3 to read:

Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by:

(a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or

(b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country,

including in both cases transportation on an interline or intraline basis, provided that in the case of services to or from third countries to which Council Regulation (EEC) no. 2409/92 of 23 July, 1992 applies on the date that this Agreement is signed, or to which a not more restrictive successor regulation applies, such price is not specifically prohibited under that regulation.

11. Article 13 is amended in Part B, paragraph 5 by substituting "thirty (30)" for "twenty (20)".

12. Article 13 is further amended in Part C, paragraph 2 by substituting "twenty (20)" for "ten (10)".

13. Article 14 is amended in Part A by substituting "fifty (50)" for "forty (40)" in paragraph 2 (a) and by substituting "eighty-five (85)" for "seventy-five (75)" in paragraph 2 (b).

14. Article 14 is further amended in Part A, paragraph 4 (a), by substituting "thirty (30)" for "twenty (20)" in the first sentence and substituting "forty-five (45)" for "twenty (20)" in the second sentence.

15. Article 14 is further amended in Part A, paragraph 4 (b) by substituting "thirty (30)" for "twenty (20)".

16. Annex I, Scheduled Air Transportation, is amended by rewriting Section 1 to read:

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes to be served by the Combination and Cargo Airlines of the United States:

1. U.S. - Metropolitan France Routes:

(a) From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in France and beyond.

(b) For all-cargo service or services, between France and any point or points.

2. From points behind the United States via the United States and intermediate points to French Departments of America and beyond¹;

¹ Airlines designated by the United States may exercise fifth-freedom traffic rights on combination and all-cargo services on this Route only to a total of ten (10) points in the Western Hemisphere to be selected and changed by the Government of the United States by diplomatic note to the French Government.

3. From points behind the United States via the United States to New Caledonia and/or Wallis and Futuna²;

4. From points behind the United States via the United States and intermediate points to French Polynesia and beyond³;

5. From points behind the United States via the United States and intermediate points to Saint-Pierre and Miquelon and beyond⁴.

B. Routes to be served by the Combination and Cargo Airlines of the French Republic

1. Metropolitan France - U.S. Routes

(a) From points behind France via France and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

(b) For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

2. From points behind the French Departments of America via the French Departments of America and intermediate points to the United States and beyond⁵;

² The issue of intermediate and beyond operations on Route 3 may be discussed at a mutually acceptable time.

³ A separate agreement on intermediate and beyond points on Route 4 shall be concluded by an exchange of diplomatic notes.

⁴ Airlines designated by the United States may exercise fifth-freedom traffic rights on combination and all-cargo services on this Route only to a total of ten (10) points in the Western Hemisphere to be selected and changed by the Government of the United States by diplomatic note to the French Government.

⁵ Airlines designated by France may exercise fifth-freedom traffic rights on combination and all-cargo services on this Route only to a total of ten (10) points in the Western Hemisphere to be selected and changed by the French Government by diplomatic note to the Government of the United States.

3. From points behind New Caledonia and/or Wallis and Futuna via New Caledonia and/or Wallis and Futuna to the United States⁶;
 4. From points behind French Polynesia via French Polynesia and intermediate points to the United States and beyond⁷;
 5. From points behind Saint-Pierre and Miquelon via Saint-Pierre and Miquelon and intermediate points to the United States and beyond⁸.
17. Annex I is further amended in Section 2 by adding ", with the exception of all-cargo services," after "provided that" at the end of that section.
 18. Annex I is further amended in Section 3 by adding ", with the exception of all-cargo services," after "provided that".
 19. Annex I is further amended by renumbering Section 5 as Section 4 and rewriting it to read:

In conjunction with operations on Routes A 2, 3, 4 and 5 and B 2, 3, 4 and 5 in Section 1 of this Annex, designated airlines shall be entitled to operate combination and all-cargo services to any third-country point or points not available for fifth-freedom traffic rights under Section 1 of Annex I, without traffic rights between the territory of the other Party and any such point or points.

⁶ The issue of intermediate and beyond points on Route 3 may be discussed at a mutually acceptable time.

⁷ A separate agreement on intermediate and beyond points on Route 4 shall be concluded by an exchange of diplomatic notes.

⁸ Airlines designated by France may exercise fifth-freedom traffic rights on combination and all-cargo services on this Route only to a total of ten (10) points in the Western Hemisphere to be selected and changed by the French Government by diplomatic note to the Government of the United States.

20. Annex II, All-Cargo Services, is amended by deleting it in its entirety.

21. Annex III is renumbered as Annex II and is rewritten as follows:

Annex II

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on

the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of

passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

22. Annex IV, Computer Reservation Systems, is renumbered as Annex III and is rewritten to read:

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

1. The Parties recognize that computer reservations systems (CRS) operations are an important aspect of the ability of an airline to compete. Specifically, the Parties note that CRS operations are regulated at the date of this agreement:

- in France, under European Community Regulation 2299/89, 24 July 1989, as amended by Regulation 3089/93 of 29 October 1993 and by Regulation 323/1999, 8 February 1999; and
- in the United States, under 14 CFR Part 255.

2. The Parties agree that, consistent with the laws and regulations of the Parties in effect on the date that this Agreement is signed, the following principles shall be followed with respect to CRS operations in international aviation on a non-discriminatory basis:

(a) CRSs shall have integrated primary displays for which:

(i) information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity, and that apply uniformly to all participating airlines;

(ii) CRS data bases shall be as comprehensive as possible and CRS vendors shall not delete information from their data bases until it has been superseded;

(iii) CRS vendors shall not manipulate information given by participating airlines in a manner which would lead to the provision of inaccurate, misleading or discriminatory information; and the information provided by participating airlines shall be clear and concise (for example flights for which the code displayed is not that of the operating airline (i.e. code share), flights involving a change of aircraft, and flights with stops shall be clearly identified as having those characteristics);

(iv) All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated;

(b) Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS for an individual transaction so long as the travel agent makes a request for that display to meet a specific request by a consumer.

(c) All airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee shall be permitted to participate in each vendor's CRS. All distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. CRS vendors shall display, on a non-discriminatory, objective, airline-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

(d) CRS vendors of one Party operating in the territory of the other Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available, their CRSs to travel agencies or travel companies and other subscribers whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party, if the CRS complies with these principles.

(e) In the territory of one Party, CRS vendors of the other Party shall not be subject to more stringent or restrictive requirements, with respect to access to and use of communications facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on the first Party's own CRS vendors.

(f) CRSs in use in the territory of one Party shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party provided that they comply with the standards and laws in force in that territory, which shall be non-discriminatory. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party, as do owners/operators of that Party. Airlines and CRS vendors of one Party shall not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

23. Annex V, Transitional Arrangements for Scheduled Combination Air Services, is amended by deleting it in its entirety.

ARTICLE 2

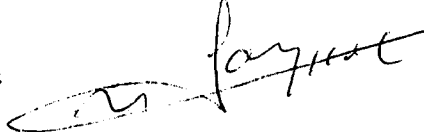
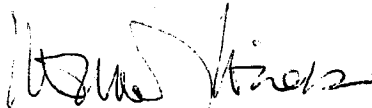
This Agreement shall enter into force on the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington this twenty-second day of January, 2002 in two originals, in the English and French languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF
THE FRENCH REPUBLIC:



ACCORD SUR LES TRANSPORTS AERIENS
ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS D'AMERIQUE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République française (ci-après dénommés "les Parties"),

Désireux d'encourager une organisation de l'aviation internationale fondée sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien présentes sur le marché avec une réglementation appropriée de la part des pouvoirs publics, et offrant aux entreprises de transport aérien des deux Parties des possibilités équitables et égales de concurrence ;

Désireux de faciliter le développement des possibilités de transport aérien international ;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret un large choix, et souhaitant encourager les différentes entreprises de transport aérien à mettre en place et à appliquer des services et des prix innovants et compétitifs ;

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le niveau le plus élevé de sûreté et de sécurité, et réaffirmant qu'ils sont gravement préoccupés par les actes ou menaces dirigés contre la sécurité des aéronefs qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, exercent un effet négatif sur l'exploitation des transports aériens et affectent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile ;

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier
Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf stipulations contraires :

1. L'expression "autorités aéronautiques" signifie, en ce qui concerne les Etats-Unis, le Département des Transports ou son successeur, et en ce qui concerne la France, la Direction générale de l'Aviation civile, et toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions des autorités susmentionnées.

2. Le terme "Accord" signifie le présent Accord, ses Annexes et toute modification de ceux-ci.

3. L'expression "transport aérien" signifie le transport public par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, moyennant rémunération ou location.

4. Le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut :

(1) tout amendement entré en vigueur en application de l'article 94 (a) de la Convention et ratifié par les deux Parties, et

(2) toute Annexe ou tout amendement à une Annexe adopté conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où cette Annexe ou cet amendement est en vigueur au moment considéré pour les deux Parties.

5. L'expression "entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord.

6. L'expression "coût total" signifie le coût de la fourniture d'un service, auquel s'ajoute un montant raisonnable au titre des frais généraux de gestion.

7. L'expression "transport aérien international" signifie un transport aérien empruntant l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un Etat.

8. Le terme "tarif" signifie tout tarif, prix ou redevance au titre du transport aérien de passagers, de leurs bagages, et/ou de marchandises, à l'exclusion du courrier, facturé par les entreprises de transport aérien, y compris leurs agents, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances.

9. L'expression "escale non commerciale" signifie un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier en transport aérien.

10. Le terme "territoire" signifie la terre ferme placée sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie, et les eaux territoriales qui lui sont adjacentes.

11. L'expression "redevance d'usage" signifie une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation d'installations ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants aux fins de transport aérien international par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

- (a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- (b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales ; et
- (c) les droits spécifiés par ailleurs dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie, contre rémunération, des passagers, leurs bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie.

Article 3

Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite en vue d'effectuer des transports aériens internationaux conformément au présent Accord, et de procéder au retrait ou à la modification de ces désignations. Ces désignations sont transmises par écrit à l'autre Partie par voie diplomatique ; elles précisent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à effectuer le type de transport aérien mentionné à l'Annexe I, à l'Annexe III ou à l'une et l'autre Annexes.

2. Dès réception d'une telle désignation et des demandes émanant de l'entreprise de transport aérien désignée, dans les formes prescrites pour les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, l'autre Partie accorde dans les délais les plus brefs les autorisations et agréments appropriés, à condition :

- (a) qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien soient entre les mains de la Partie ayant désigné l'entreprise, des ressortissants de cette Partie, ou à des deux à la fois ;

(b) que l'entreprise de transport aérien désignée soit à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des transports aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes ;

(c) que la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien maintienne et applique les normes mentionnées aux articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut, sous réserve des dispositions du présent Accord, commencer à opérer à tout moment.

Article 4 **Révocation d'autorisation**

1. Chaque Partie peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou agréments techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie :

(a) lorsqu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise ne sont pas entre les mains de la Partie l'ayant désigné, des ressortissants de cette Partie, ou des deux à la fois ;

(b) lorsque cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements mentionnés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord ; ou

(c) lorsque l'autre Partie ne maintient pas ou n'applique pas les normes mentionnées à l'article 6 (Sécurité).

2. A moins qu'il ne soit indispensable d'agir immédiatement pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du paragraphe 1 alinéa (b) ou (c) du présent article, les droits définis par le présent article ne sont exercés qu'après consultations avec l'autre Partie. Ces consultations se tiennent dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande émanant d'une Partie, à moins qu'il n'en soit décidé autrement d'un commun accord.

3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque Partie à suspendre, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie conformément aux dispositions de l'article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 5

Application des lois

1. Les entreprises de transport aérien de l'une des Parties se conforment lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'autre Partie, ainsi que de la sortie de son territoire, aux lois et règlements de cette Partie relatifs à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire d'une Partie, ainsi que de la sortie de son territoire, les lois et règlements régissant l'admission sur le territoire ou à la sortie du territoire de cette Partie des passagers, des équipages ou des marchandises à bord des aéronefs (y compris les règlements régissant l'entrée, les autorisations d'accès, 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 respectés par les passagers, équipages et marchandises des entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou en leur nom.

Article 6

Sécurité

1. Chaque Partie reconnaît, aux fins de l'exploitation des transports aériens couverts par le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre Partie et demeurant en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention de ces certificats, brevets et licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention. Toutefois, chaque Partie peut refuser de reconnaître, aux fins de survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre Partie et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Ces consultations se tiennent dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande émanant d'une Partie, à moins qu'il n'en soit décidé autrement d'un commun accord. Si, à la suite de ces consultations, une Partie estime que l'autre Partie ne maintient ou n'applique pas effectivement des normes et des recommandations de sécurité égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies dans ces domaines en application de la Convention, elle informe l'autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie adopte des mesures correctives en conséquence. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, de suspendre, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie si cette dernière n'adopte pas lesdites mesures correctives dans un délai raisonnable.

Article 7 **Sûreté de l'aviation**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent en particulier 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 des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et 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 sécurité de la navigation aérienne civile.

3. Les Parties agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux normes de sûreté de l'aviation et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et désignées comme Annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs ayant le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent article, la référence aux normes de sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale par la Partie concernée.

4. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté de l'autre Partie, chaque Partie convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté requises par l'autre Partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour le départ de son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour assurer la protection des aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages de soute et bagages à main, ainsi que les marchandises et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.

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

6. Lorsque l'une des Parties a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif d'action appropriée en vue de protéger la sûreté de l'aviation civile. Cette action peut consister à refuser, suspendre, à révoquer, à limiter ou à soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de la Partie qui a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation. Lorsque cela est justifié par un cas d'urgence présentant une menace exceptionnelle pour la sécurité des passagers, de l'équipage ou de l'aéronef, une Partie peut prendre, à titre provisoire, une mesure appropriée en vue d'y faire face si cette Partie a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie n'a pas rempli de manière adéquate toutes les obligations qui lui incombent au titre du présent article. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie s'est conformée aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

Article 8 **Activités commerciales**

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit de créer des bureaux sur le territoire de l'autre Partie en vue de la promotion et de la vente de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie régissant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire venir et entretenir sur le territoire de l'autre Partie leur propre personnel de gestion, de vente, technique, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires à la fourniture de transport aérien.

3. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'assurer ses services en escale sur le territoire de l'autre Partie ("auto-assistance") ou, à son choix, de choisir parmi des prestataires concurrents pour assurer tout ou partie de ces services. Ce droit n'est soumis qu'aux contraintes matérielles découlant de l'espace ou de la capacité disponibles, ou de la sécurité aéroportuaire, conformément aux lois et règlements des Parties en vigueur à la date de signature du présent Accord. Lorsque ces facteurs ne permettent pas l'auto-assistance, les services en escale sont mis à la disposition de toutes les entreprises de transport aérien sur un pied d'égalité. Les tarifs d'assistance sont fonction du coût des services fournis, et ces services sont comparables en nature et en qualité à ce qu'ils seraient si l'auto-assistance était possible.

4. Toute entreprise de transport aérien de chaque Partie peut procéder à la vente de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, au choix de l'entreprise de transport aérien, par l'intermédiaire de ses agents, sauf éventuelles dispositions particulières des règlements du pays d'origine du vol applicables aux vols affrétés et relatives à la protection des fonds des passagers et de droits des passagers à annulation et à remboursement. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre ces transports, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie de ce territoire ou en devises librement convertibles.

5. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place. La conversion et le transfert sont autorisés rapidement, sans restrictions ni taxations, au taux de change applicable aux transactions et transferts courants, à la date à laquelle l'entreprise de transport aérien présente sa demande initiale de transfert.

6. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie sont autorisées à régler leurs dépenses locales, y compris les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie, en monnaie locale. Elles peuvent, à leur choix, régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles, conformément à la réglementation locale des changes.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services agréés sur les routes spécifiées et à condition que toutes les entreprises de transport aérien parties à de tels accords (a) disposent des autorisations adéquates et (b) satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords, toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de blocs-sièges, de partage de codes ou de location, avec

- i) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties ; et
- ii) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers, à condition que ce pays autorise ou admette des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination ou en provenance de ce pays ou passant par ce pays.

Article 9 **Droits de douane et taxes**

1. En arrivant sur le territoire d'une Partie, les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie assurant des services aériens internationaux, leur équipement habituel, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (incluant sans s'y limiter la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation par ces derniers en quantités limitées au cours du vol) et autres articles prévus pour être utilisés uniquement en relation avec l'exploitation, le service, l'entretien ou la réparation des aéronefs effectuant des transports aériens internationaux sont exonérés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, impôts et taxes sur le capital, droits de douane, droits indirects et droits ou redevances similaires (a) imposés par les autorités nationales et (b) non basés sur le coût des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des impôts, taxes, droits et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services fournis :

(a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ d'une entreprise de l'autre Partie effectuant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle elles ont été prises à bord ;

(b) les équipements habituels, équipements au sol et pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie aux fins de service, d'entretien ou de réparation des aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie assurant des services aériens internationaux ;

(c) le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie pour être utilisés sur les aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie assurant des services aériens internationaux, même lorsque ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord ;

(d) les documents promotionnels et publicitaires introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisés à bord des aéronefs au départ d'une entreprise de l'autre Partie assurant des services aériens internationaux même lorsque ces documents sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord.

3. Les équipements et approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article peuvent être tenus d'être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie en vue de la mise à disposition ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article .

5. Une Partie peut demander l'aide de l'autre Partie, au nom de sa ou ses entreprises de transport aérien, afin d'obtenir, sur une base de réciprocité, une exonération des impôts, taxes, droits et redevances perçus par les autorités ou collectivités locales sur les biens mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi qu'une exonération des redevances de distribution de carburant, dans les conditions énoncées au présent article, sauf dans la mesure où elles sont basées sur le coût du service fourni. En réponse à une telle demande, l'autre Partie fait part aux autorités compétentes des remarques de la Partie requérante et leur recommande qu'il en soit dûment tenu compte.

Article 10
Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie sont justes, raisonnables, pas injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien entrant dans la même catégorie sur un aéroport donné au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter, sans l'excéder, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ces redevances d'usage peuvent inclure un taux raisonnable de retour sur les actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur une base efficace et économique.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien à échanger les informations qui pourraient être nécessaires afin de permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs avec un préavis raisonnable de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur avis avant la mise en oeuvre de ces modifications.

4. Les dispositions de l'article 14 ne peuvent être invoquées au sujet des différends relevant du présent article, sauf si :

(a) une Partie n'examine pas une redevance d'usage ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours ou dans tout autre délai convenu d'un commun accord ; ou

(b) à la suite d'un tel examen, la première Partie ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir afin de corriger une redevance d'usage ou une pratique incompatible avec les dispositions du présent article.

Article 11
Concurrence loyale

1. Chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties des possibilités justes et égales de concurrence pour la fourniture des transports aériens internationaux régis par le présent Accord. Chaque Partie examine rapidement les préoccupations notifiées par l'autre Partie quant à l'existence de pratiques de concurrence déloyale par une ou plusieurs entreprises de transport aérien de la première Partie affectant négativement une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie. A la suite de cet examen et lorsque cela est approprié, elle prend les mesures permettant d'assurer des conditions de concurrence équitables et égales.

2. Chaque Partie permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de définir sur la base de la situation commerciale du marché la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'elle offre, conformément aux droits accordés par le présent Accord. En application de ce droit, aucune Partie ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation (y compris pour cause de congestion) ou d'environnement, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention, ou en vertu d'autres dispositions du présent Accord.

3. Aucune des parties n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie d'obligation en matière de capacité, de fréquence ou de trafic incompatible avec les objectifs du présent Accord.

4. Sauf lorsque cela est nécessaire à la mise en oeuvre des droits stipulés dans le présent Accord et imposé sur une base non-discriminatoire, aucune des Parties n'exige des entreprises de transport aérien de l'autre Partie le dépôt pour approbation de leurs programmes de vols réguliers ou affrétés. Si une Partie exige un tel dépôt, elle réduit autant que possible pour les intermédiaires de transport aérien et les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie la charge administrative représentée par les conditions et procédures de dépôt.

5. Les fréquences et les capacités proposées par les entreprises de transport aérien des Etats-Unis sur des services entre le territoire français et celui d'un pays tiers membre de l'Union européenne à la date de signature du présent Accord, conformément aux droits accordés par le présent Accord, sont approuvées ou autorisées à condition qu'elles ne soient pas expressément interdites par le droit communautaire en vigueur à la date de signature du présent Accord.

Article 12

Tarifs

1. Chaque Partie permet que les tarifs des transports aériens soient établis par chaque entreprise de transport aérien désignée sur la base de la situation commerciale du marché. L'intervention des Parties se limite à :

- (a) prévenir les tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires ;
- (b) protéger les consommateurs contre des tarifs excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ;
- (c) protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas dus à des subventions ou à des soutiens directs ou indirects ; et
- (d) protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas lorsqu'il existe des preuves de l'intention d'éliminer la concurrence.

2. Chaque Partie peut exiger la notification à ses autorités aéronautiques ou le dépôt auprès de celles-ci des tarifs destinés à être appliqués à destination ou en provenance de son territoire par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie. La notification ou le dépôt par les entreprises de transport aérien des deux Parties peuvent être exigés trente (30) jours au plus avant la date prévue d'entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, la notification ou le dépôt peuvent être autorisés dans un délai plus bref que celui normalement exigé. Sauf en cas de nécessité pour l'exercice des droits énoncés au présent Accord, aucune Partie n'exige la notification ou le dépôt, par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, des tarifs proposés au public par les affréteurs, sauf lorsque cela est imposé sur une base non discriminatoire.

3. Aucune Partie ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou la reconduction d'un tarif prévu ou appliqué par

- (a) une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties aux fins de transport aérien international entre les territoires des Parties, ou
- (b) une entreprise de transport aérien d'une Partie aux fins de transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie et tout autre pays, conformément aux droits accordés par le présent Accord,

y compris, dans un cas comme dans l'autre, les transports en correspondance sur une même entreprise de transport aérien ou entre des entreprises de transport aérien différentes, à condition que, dans le cas des vols à destination ou en provenance d'un pays tiers membre de l'Union européenne à la date de signature du présent Accord, ce tarif ne soit pas expressément interdit en vertu du droit communautaire en vigueur à la date de signature du présent Accord.

4. Si l'une ou l'autre des Parties estime qu'un tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et notifie les raisons de sa désapprobation à l'autre Partie dans les meilleurs délais. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant la date de réception de la demande, et les Parties coopèrent afin de recueillir les informations nécessaires à un règlement raisonné de la question. Si les Parties parviennent à un accord sur un tarif qui a fait l'objet d'un avis de désapprobation, chaque Partie prend les mesures appropriées compatibles avec sa législation nationale afin de mettre en œuvre ledit accord. En l'absence d'accord mutuel, le tarif entre ou demeure en vigueur.

Article 13

Consultations et réunions à haut niveau

Section A - Consultations

1. Les Parties s'efforcent à tout moment de s'entendre sur l'interprétation et l'application du présent Accord et de résoudre de manière mutuellement satisfaisante toute question susceptible d'en affecter la mise en œuvre grâce à la coopération, aux échanges d'informations et aux consultations.

2. Chaque Partie peut demander des consultations portant sur tout aspect de l'Accord, y compris, mais non exclusivement, toute mesure existante ou en projet ou toute question dont elle estime qu'elle en affecte l'interprétation ou l'application. Pour les questions que la Partie requérante estime et déclare être urgentes, ces consultations commencent dans les quinze (15) jours suivant la date de réception de la demande, à moins qu'il n'en soit décidé autrement d'un commun accord. Dans tous les autres cas, les consultations commencent dès que possible et au plus tard trente (30) jours après la date de réception de la demande de consultations à moins qu'il n'en soit décidé autrement d'un commun accord.

3. Les Parties s'efforcent de parvenir aussi rapidement que possible à résoudre de manière mutuellement satisfaisante toute question par voie de consultations. Si une Partie a demandé des consultations portant sur une mesure existante ou en projet relevant de la compétence d'une autorité locale de l'autre Partie que la Partie requérante estime incompatible avec l'Accord, l'autre Partie fait part des remarques de la Partie requérante à l'autorité publique considérée.

4. Les Parties échangent suffisamment d'informations pour pouvoir examiner pleinement comment la mesure existante ou en projet ou toute autre question affecte, ou est susceptible d'affecter, l'application de l'Accord.

5. Chaque Partie traite les informations confidentielles ou protégées échangées au cours des consultations de la même manière que la Partie qui les fournit.

6. Si les Parties ne peuvent résoudre une question qui a fait l'objet d'une demande de consultations

(a) dans un délai de trente (30) jours à compter du début des consultations,

(b) dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception d'une demande de consultations sur des questions que la Partie requérante estime et déclare être urgentes, ou

(c) dans tout autre délai convenu entre elles,

une Partie peut demander par écrit une réunion à haut niveau telle que précisé dans la section B ci-après. En outre, s'agissant d'un différend ou d'une plainte relevant de la section C paragraphe 1 du présent article et qu'une Partie considère urgent et estime susceptible de porter un préjudice irréparable à une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, cette Partie peut demander par écrit l'examen de ce différend ou de cette plainte par des experts consultatifs indépendants, tel que précisé dans la section C ci-après.

Section B - Réunion à haut niveau

1. Une réunion à haut niveau, qui peut comprendre, pour les Etats-Unis, des représentants du Département d'Etat et/ou du Département des Transports et, pour la France, des représentants du Ministère des Affaires étrangères et/ou du Ministère chargé des Transports, a lieu à la demande de l'une ou l'autre des Parties. A la demande de l'une des Parties, la réunion à haut niveau a lieu entre le Secrétaire d'Etat et/ou le Secrétaire au Transport pour les Etats-Unis et le Ministre des Affaires étrangères et/ou le Ministre chargé des Transports pour la France, ou leurs représentants désignés.

2. Une réunion à haut niveau a pour but :

(a) d'examiner toute question susceptible d'affecter la mise en œuvre du présent Accord ; et

(b) de résoudre les différends susceptibles de survenir quant à son interprétation et à son application.

3. Une réunion à haut niveau peut :

(a) établir et déléguer des responsabilités à des comités ou groupes de travail *ad hoc* ou permanents ;

(b) solliciter l'avis de personnes ou d'entités indépendantes des pouvoirs publics ;

(c) avoir recours à des procédures de bons offices, de conciliation, de médiation ou à toute autre procédure comparable ;

(d) nommer des conseillers techniques ou des groupes d'experts qui peuvent, sur les instructions de la réunion à haut niveau

(i) examiner les faits à l'origine du différend

(ii) établir des rapports écrits, et

(iii) présenter des recommandations en vue de résoudre le différend,

si les Parties estiment que de telles mesures les aideront à parvenir à résoudre le différend de manière mutuellement satisfaisante.

4. Si une réunion à haut niveau est demandée en vertu du présent article, la Partie requérante mentionne dans sa demande la mesure ou autre question contestée et indique les dispositions du présent Accord qu'elle estime applicables.

5. Sauf si les Parties conviennent qu'une réunion à haut niveau n'aura pas lieu ou devra être reportée, une réunion à haut niveau demandée en vertu du présent article a lieu dans les vingt (20) jours suivant la date de réception de la requête ; elle a pour but de résoudre rapidement le différend.

Section C - Avis d'experts

1. Lorsqu'une Partie a demandé une réunion à haut niveau, à la suite de la conclusion de consultations urgentes, afin d'examiner des affirmations qu'il existe des preuves de l'intention d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie d'éliminer la concurrence par des pratiques déloyales, et une forte probabilité que cette ou ces entreprises de transport aérien parviennent à ses ou à leurs fins, la réunion à haut niveau sollicite, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, l'avis d'experts quant aux pratiques en cause de l'entreprise de transport aérien.

2. Dans un délai de dix (10) jours ouvrables suivant une demande d'expertise émanant d'une Partie, chaque Partie désigne un expert indépendant non employé par elle. Si l'une ou l'autre Partie ne désigne pas d'expert dans le délai requis, l'expert désigné émet l'avis demandé.

3. Les experts ainsi désignés peuvent recueillir des informations auprès de toute source qu'ils estiment appropriée, sous réserve des conditions de coût et de temps que les Parties peuvent convenir d'imposer. Au minimum, toutefois, les experts sollicitent et examinent pleinement les avis des deux Parties sur le différend. Les Parties accordent leur coopération à toutes les demandes raisonnables des experts.

4. Des procédures particulières sont instituées à la discrétion des experts, sans toutefois qu'il soit recouru à une procédure formelle d'audition. Les experts peuvent exprimer leur avis soit verbalement soit par écrit. A moins qu'il n'en soit décidé autrement d'un commun accord, les experts font rapport aux Parties dans les trente (30) jours suivant leur désignation.

5. Les conclusions des experts sont réputées constituer des avis et n'ont aucune valeur de précédent ou de preuve : il ne peut en être fait état et elles ne peuvent être admises dans le cadre d'un jugement, d'un arbitrage ni d'aucune procédure comparable menée en application ou non du présent Accord.

6. Les frais d'expertise sont partagés par les Parties, les frais communs étant pris en charge à parts égales et les frais de l'expert désigné par chaque Partie étant à la charge de cette dernière.

Article 14

Règlement des différends

Section A - Procédure arbitrale

1. Les dispositions du présent article s'appliquent si une Partie estime qu'il y a eu infraction au présent Accord, étant entendu que le présent article ne s'applique pas aux tarifs individuels appliqués par les entreprises de transport aérien désignées par l'une ou l'autre des Parties.

2. Si une réunion à haut niveau a eu lieu conformément à l'article 13 et si la question n'a pas été résolue

(a) dans un délai de quarante (40) jours à compter de la remise de la demande de réunion à haut niveau,

(b) dans un délai de soixante-quinze (75) jours à compter de la remise de la demande de réunion à haut niveau si l'article 13 section C est invoqué, ou

(c) dans tout autre délai convenu entre les Parties,

ou si les Parties conviennent que la réunion à haut niveau ne doit pas avoir lieu, l'une ou l'autre des Parties peut demander par écrit la constitution d'un tribunal arbitral pour connaître des questions mentionnées dans la section A paragraphe 1 du présent article qui ont été examinées dans le cadre de la réunion à haut niveau ou, si celle-ci n'a pas eu lieu, qui ont fait l'objet de consultations.

3. Sauf autres dispositions convenues par les Parties, le tribunal arbitral est constitué et exerce ses fonctions d'une manière compatible avec les dispositions du présent article.

4. L'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit :

(a) Dans les vingt (20) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie désigne un arbitre. Dans les vingt (20) jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal arbitral.

(b) Si l'une des Parties ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à l'alinéa (a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder à la désignation ou aux désignations nécessaires dans un délai de vingt (20) jours. Si le Président du Conseil est ressortissant de l'une des Parties, le Vice-président le plus ancien qui n'est ressortissant d'aucune des deux Parties procède à cette désignation.

5. Sauf autres dispositions convenues, le tribunal arbitral définit l'étendue de sa juridiction conformément au présent Accord et fixe ses règles de procédure.

6. Après avoir été constitué, le tribunal peut recommander des mesures provisoires de soulagement, dans l'attente de sa sentence définitive.

7. A l'initiative du tribunal ou à la demande de l'une des Parties, une conférence destinée à déterminer les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre a lieu dans un délai maximal de quinze (15) jours suivant la fin de la constitution du tribunal.

8. Sauf autres dispositions convenues ou autre décision du tribunal, chaque Partie soumet un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la fin de la constitution du tribunal. Les contre-mémoires doivent être déposés soixante (60) jours plus tard. Le tribunal procède à une audience, à la demande de l'une des Parties ou de sa propre initiative, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date-limite de dépôt des contre-mémoires.

9. Le tribunal s'efforce de prononcer une sentence par écrit dans un délai de trente (30) jours à compter de la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, à compter de la date à laquelle les deux contre-mémoires ont été déposés. En tout état de cause, le tribunal prononce sa sentence définitive dans un délai de cent soixante (160) jours à compter de la désignation du dernier des arbitres, sauf autres dispositions convenues par les Parties. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.

10. Les Parties peuvent déposer des demandes d'explication de la sentence dans un délai de quinze (15) jours suivant le prononcé d'une sentence définitive ; toute explication est donnée dans un délai de quinze (15) jours suivant cette demande.

Section B - Application de la sentence arbitrale

1. Si un tribunal arbitral établit dans sa sentence définitive qu'il y a eu infraction au présent Accord, soit la Partie défenderesse remédie à cette infraction soit les deux Parties conviennent de résoudre le différend d'une manière normalement conforme aux décisions et recommandations, le cas échéant, du tribunal arbitral.

2. Lorsque le règlement du différend met en jeu des autorités ou collectivités locales, les Parties font leurs meilleurs efforts, dans le respect de leur législation nationale, pour faire appliquer pleinement ce règlement.

3. Si un tribunal arbitral établit dans sa sentence définitive qu'il y a eu infraction au présent Accord et si la Partie défenderesse n'a pas remédié à cette infraction ou convenu avec la Partie demanderesse d'un règlement mutuellement satisfaisant conformément au paragraphe 1 de la présente section dans un délai de quarante (40) jours suivant la réception de la sentence définitive, la Partie demanderesse peut suspendre l'application d'avantages ayant un effet équivalent et découlant du présent Accord jusqu'à ce que les Parties conviennent d'un règlement du différend. Toutefois, aucune des dispositions du présent paragraphe ne saurait être interprétée comme restreignant le droit de l'une ou l'autre des Parties de suspendre l'application d'avantages proportionnels conformément au droit international.

4. Pour déterminer les avantages à suspendre en vertu de la section B paragraphe 3 du présent article, la Partie demanderesse doit d'abord chercher à suspendre des avantages comparables à ceux qui sont affectés par la mesure ou autre question que le tribunal a estimé enfreindre le présent Accord. Si elle considère que la suspension des avantages comparables à ceux qui sont affectés n'est pas réalisable ou efficace, elle peut en suspendre d'autres.

Section C - Rétribution et frais

Les frais du tribunal arbitral, y compris les vacations et frais des arbitres, sont partagés à égalité entre les Parties. Toute dépense engagée par le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale du fait des procédures mentionnées dans la section A du paragraphe 4 du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal arbitral.

Article 15 **Modification de l'Accord**

Si l'une des Parties estime souhaitable de modifier une des dispositions du présent Accord, elle fait part des modifications souhaitées à l'autre Partie. L'une ou l'autre des Parties peut alors demander des consultations. Dans ce cas, les consultations commencent dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande. Toute modification doit être convenue par écrit entre les Parties.

Article 16 **Accord multilatéral**

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, elles se consulteront en vue d'établir si le présent Accord devra être révisé pour tenir compte de cet accord multilatéral.

Article 17 **Dénonciation**

L'une ou l'autre des Parties peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est adressée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le présent Accord cessera d'avoir effet à minuit (heure du lieu de réception de la notification à l'autre Partie) le jour précédant immédiatement le premier anniversaire de la date de réception par l'autre Partie de la notification, sauf si cette dernière est retirée par accord entre les Parties avant l'expiration de cette période.

Article 18
Enregistrement auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Le présent Accord et toutes les modifications qui y seront apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

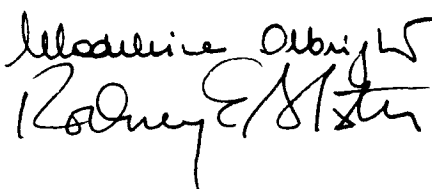
Article 19
Entrée en vigueur

Le présent Accord et ses Annexes entrent en vigueur à la date de leur signature.

En foi de quoi les soussignés, dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Washington le 18 juin 1998 en double exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
des Etats-Unis d'Amérique


Madeleine Albright
Rodney E. Slater

Pour le Gouvernement
de la République française



ANNEXE I

Transports aériens réguliers

Section 1

Routes

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe sont autorisées à effectuer, conformément aux conditions de leur désignation, des transports aériens internationaux réguliers entre les points des routes ci-après :

A. Routes pouvant être exploitées par les entreprises de transport aérien combiné et de marchandises des Etats-Unis

1. Routes entre les Etats-Unis et la France métropolitaine :

(a) Pour les services aériens combinés :

De points en deçà des Etats-Unis, via les Etats-Unis, vers la France, et au-delà vers Tel Aviv (1) et Le Caire (2) ;

(b) Pour les services aériens tout cargo :

De points en deçà des Etats-Unis, via les Etats-Unis et des points intermédiaires, vers la France et au-delà (3).

2. De points en deçà des Etats-Unis, via les Etats-Unis et des points intermédiaires, vers les Départements français d'Amérique et au-delà (4).

3. De points en deçà des Etats-Unis, via les Etats-Unis vers la Nouvelle-Calédonie et/ou Wallis-et-Futuna (5).

4. De points en deçà des Etats-Unis via les Etats-Unis et des points intermédiaires, vers la Polynésie française et au-delà (6).

5. De points en deçà des Etats-Unis, via les Etats-Unis et des points intermédiaires, vers Saint-Pierre-et-Miquelon et au-delà (7).

B. Routes pouvant être exploitées par les entreprises de transport aérien combiné et de marchandises de la République française

1. Routes entre la France métropolitaine et les Etats-Unis :

(a) Pour les services aériens combinés :

De points en deçà de la France, via la France, vers les Etats-Unis et au-delà vers deux points dans l'hémisphère occidental (8). les Départements français d'Amérique et les Territoires français du Pacifique.

(b) Pour les services aériens tout cargo :

De points en deçà de la France, via la France et des points intermédiaires, vers les Etats-Unis et au-delà (9).

2. De points en deçà des Départements français d'Amérique, via les Départements français d'Amérique et des points intermédiaires, vers les Etats-Unis et au-delà (10).

3. De points en deçà de la Nouvelle-Calédonie et/ou de Wallis-et-Futuna, via la Nouvelle-Calédonie et/ou Wallis-et-Futuna vers les Etats-Unis (11).

4. De points en deçà de la Polynésie française via la Polynésie française et des points intermédiaires, vers les Etats-Unis et au-delà (12)

5. De points en deçà de Saint-Pierre-et-Miquelon, via Saint-Pierre-et-Miquelon et des points intermédiaires, vers les Etats-Unis et au-delà (13).

(1) Les entreprises de transport aérien désignées par les Etats-Unis peuvent exploiter sur la route 1(a) des services combinés entre la France et Tel Aviv à compter du premier jour de la saison d'été IATA (désigné généralement ci-dessous par le terme "avril") 1998 avec droits de trafic de cinquième liberté entre la France et Tel Aviv à raison de quatre (4) services aller-retour par semaine.

(2) Les entreprises de transport aérien désignées par les Etats-Unis pourront exploiter sur la route 1(a) des services combinés entre la France et Le Caire à partir d'avril 2000 avec droits de trafic de cinquième liberté entre la France et Tel Aviv et/ou Le Caire à raison de onze (11) services aller-retour par semaine desservant Tel Aviv et Le Caire séparément ou en combinaison. Les droits de trafic de cinquième liberté sur la route 1(a) ne pourront toutefois être exercés que sur un maximum de sept (7) services aller-retour par semaine pour chacun de ces points.

(3) Les services sur cette route sont régis par les dispositions de l'Annexe II.

(4) Les entreprises de transport aérien désignées par les Etats-Unis peuvent exploiter sur la route 2 des services combinés et/ou tout cargo avec droits de cinquième liberté vers dix (10) points dans l'hémisphère occidental qui sont choisis et modifiés par le Gouvernement des Etats-Unis et notifiés par note diplomatique au Gouvernement français.

(5) L'exploitation sur la route 3 de services vers des points intermédiaires et au-delà pourrait faire l'objet de discussions entre les Parties à une date mutuellement acceptable.

(6) Les droits de cinquième liberté sur les points intermédiaires et au-delà sur la route 4 font l'objet d'un accord spécifique confirmé par un échange de notes diplomatiques entre les Parties.

(7) Les entreprises de transport aérien désignées par les Etats-Unis peuvent exploiter sur la route 5 des services combinés et/ou tout cargo avec droits de cinquième liberté vers dix (10) points dans l'hémisphère occidental qui sont choisis et modifiés par le Gouvernement des Etats-Unis et notifiés par note diplomatique au Gouvernement français.

(8) Ces points sont choisis par le Gouvernement français et notifiés par note diplomatique au Gouvernement des Etats-Unis. Un point peut être exploité sur la route 1(a) avec droits de trafic de cinquième liberté sur quatre (4) services aller-retour par semaine à partir d'avril 1998. Deux points pourront être exploités sur la route 1(a) avec droits de trafic de cinquième liberté sur un total de onze (11) services aller-retour par semaine desservant Tel Aviv et Le Caire séparément ou en combinaison à partir d'avril 2000. Toutefois, les droits de trafic de cinquième liberté sur la route 1(a) ne pourront être exercés que sur un maximum de sept (7) services aller-retour par semaine pour chacun de ces points.

(9) Les services sur cette route sont régis par les dispositions de l'Annexe II.

(10) Les entreprises de transport aérien désignées par la France peuvent exploiter sur la route 2 des services combinés et/ou tout cargo avec droits de cinquième liberté vers dix (10) points dans l'hémisphère occidental qui sont choisis et modifiés par le Gouvernement français et notifiés par note diplomatique au Gouvernement des Etats-Unis.

(11) L'exploitation sur la route 3 de services vers des points intermédiaires et au-delà pourrait faire l'objet de discussions entre les Parties à une date mutuellement acceptable.

(12) Les droits de cinquième liberté sur les points intermédiaires et au-delà sur la route 4 font l'objet d'un accord spécifique confirmé par un échange de notes diplomatiques entre les Parties.

(13) Les entreprises de transport aérien désignées par la France peuvent exploiter sur la route 5 des services combinés et/ou tout cargo avec droits de cinquième liberté vers dix (10) points dans l'hémisphère occidental qui sont choisis et modifiés par le Gouvernement français et notifiés par note diplomatique au Gouvernement des Etats-Unis.

Section 2

Souplesse d'exploitation

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à son choix :

1. exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
2. combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;
3. desservir sur les routes les points en deçà, les points intermédiaires et au-delà, et les points sur le territoire des Parties, dans toute combinaison et n'importe quel ordre ;
4. omettre des escales en un ou plusieurs points ;
5. transférer du trafic, y compris du trafic s'arrêtant en cours de route et voyageant sous son code, entre un ou plusieurs de ses aéronefs, y compris un ou des aéronefs exploités par le partenaire d'un partage de codes, vers un ou plusieurs autres de ses aéronefs en tout point situé sur les routes, dans la limite des dispositions du paragraphe 2 de l'article 2 de l'Accord ;
6. desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs,

sans restriction directionnelle ni géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord, à condition que le service desserve un point du territoire de la Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien.

Section 3

Rupture de charge

Sur un ou plusieurs tronçons des routes ci-dessus, toute entreprise de transport aérien désignée peut se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités, à condition que, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

Section 4

Services intermodaux

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

Section 5

Droits nus

Dans le cadre de l'exploitation des routes figurant à la section 1 de cette Annexe, les entreprises de transport aérien désignées peuvent exploiter des services combinés et tout cargo à destination de tout point ou points en pays tiers sur lesquels ne peuvent être exercés de droits de trafic de cinquième liberté au titre de la section 1 de l'Annexe I du présent Accord, sans droits de trafic entre le territoire de l'autre Partie et ce ou ces points.

ANNEXE II

Services tout cargo

Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 3 (Désignation et autorisation), du paragraphe 2 de l'article 11 (Concurrence loyale) et des paragraphes A1(b) et B1(b) de la section 1 de l'Annexe I (Transports aériens réguliers) du présent Accord, les services tout cargo sur les routes 1(b) figurant respectivement aux paragraphes A et B sont soumis aux dispositions ci-après, qui s'appliquent conformément aux modalités propres à chacune.

Section 1 Désignations

A. Chaque Partie peut désigner conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) ses entreprises de transport aérien qui exploitaient des services tout cargo entre la France et les Etats-Unis avant avril ¹1998² [MAE1].

B. De plus :

1. A partir d'avril 1998 : Chaque Partie peut désigner deux (2) entreprises de transport aérien supplémentaires pour des services tout cargo. L'une de ces deux entreprises supplémentaires ne pourra pas exploiter de service de et vers Paris avant avril 2003, sauf si elle est désignée par la suite en vertu d'une désignation autorisée en 2000 ou en 2002 ;
2. A partir d'avril 2000 : Chaque Partie pourra désigner une (1) entreprise de transport aérien supplémentaire pour des services tout cargo ;
3. A partir d'avril 2002 : Chaque Partie pourra désigner une (1) entreprise de transport aérien supplémentaire pour des services tout cargo ;
4. A partir d'avril 2003 : Toutes les restrictions applicables aux désignations prendront fin.

¹ Aux fins de la présente annexe, les références au mois d'avril d'une année donnée sont interprétées comme désignant le premier jour de la saison d'été de l'Association Interantionale du Transport Aérien (IATA) pour l'année considérée.

² Les entreprises de transport aérien concernées sont pour les Etats-Unis, Federal Express Corporation et pour la France, Compagnie Nationale Air France.

Section 2
Droits de troisième et quatrième libertés

Sous réserve de la restriction énoncée ci-dessus pour une des désignations au titre de l'année 1998, les entreprises de transport aérien américaines et françaises désignées pour des services tout cargo peuvent immédiatement exploiter des services entre tous les points aux Etats-Unis et tous les points en France.

Section 3
Droits de cinquième liberté

A. Dispositions générales

1. Des listes de points pouvant être choisis comme points intermédiaires ou au-delà pour l'exploitation des routes figurant respectivement aux paragraphes A.1(b) et B.1(b) de la Section 1 de l'Annexe I (ci-dessous désignées "listes de points") ont été établies pour les services tout cargo des entreprises de transport aérien de chaque Partie. Ces listes figurent en Appendice à cette Annexe. Une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties pour l'exploitation de services tout cargo ne peut choisir des points que sur la liste de points de la Partie l'ayant désignée (ci-dessous désignée "sa liste de points").
2. Chaque entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo peut choisir sur sa liste de points le nombre total de points dont le choix est autorisé à la date de sa désignation.
3. Chaque entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo peut, sous réserve d'une notification aux autorités aéronautiques de l'autre Partie avec un préavis de trente (30) jours, remplacer un point choisi antérieurement par un point figurant dans sa liste de points.
4. Tout point figurant sur la liste de points d'une Partie peut être choisi par un nombre quelconque d'entreprises de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo par cette Partie, mais est décompté dans le total des points de chacune des entreprises qui effectuent ce choix.
5. Abidjan, Séoul et Tokyo ne peuvent être inscrits dans la liste de points d'aucune des Parties.

B. Pour la période Avril 1998 - mars 2001

1. A partir d'avril 1998 : Chaque entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo peut choisir sur la liste de points de sa Partie un maximum de vingt (20) points. L'entreprise de transport aérien américaine qui exploitait des services tout cargo avant avril 1998 peut, en outre, choisir treize (13) points supplémentaires dans sa liste de points. L'entreprise de transport aérien française qui exploitait des services tout cargo avant avril 1998 peut, en outre, choisir cinq (5) points supplémentaires dans sa liste de points.

2. A partir d'avril 1999 : Chaque entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo pourra choisir sur la liste de points de sa Partie un maximum de cinq (5) points supplémentaires.

3. A partir d'avril 2000 : Chaque entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo pourra choisir sur la liste de points de sa Partie un maximum de cinq (5) points supplémentaires.

C. Pour la période Avril 2001 - mars 2011

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo pourra choisir cinq (5) points supplémentaires sur sa liste de points tous les deux (2) ans, les premières sélections pouvant être mises en exploitation en avril 2002.

2. Chaque Partie aura le droit d'ajouter cinq (5) points supplémentaires à sa liste de points tous les deux (2) ans, les premiers ajouts étant autorisés en avril 2002.

Section 4

Desserte de plaques tournantes en cinquième liberté

A. A partir d'avril 1998 : Chaque entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo peut notifier aux autorités aéronautiques de l'autre Partie que deux (2) des points qu'elle a choisis sur sa liste de points sont, pour l'application de la présente Annexe, des plaques tournantes, à condition que ces points correspondent à la définition d'une plaque tournante énoncée au paragraphe D de la présente section. Les entreprises de transport aérien désignées pour l'exploitation de services tout cargo peuvent opérer des services au-delà des plaques tournantes vers n'importe quel point avec pleins droits de trafic.

B. A partir d'avril 2000 : Chaque entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo pourra notifier aux autorités aéronautiques de l'autre Partie qu'un (1) point supplémentaire parmi les points qu'elle a choisis sur sa liste de points est, pour l'application de la présente Annexe, une plaque tournante, à condition que ce point corresponde à la définition d'une plaque tournante énoncée au paragraphe D de la présente section. Les entreprises de transport aérien désignées pour l'exploitation de services tout cargo peuvent opérer des services au-delà des plaques tournantes vers n'importe quel point avec pleins droits de trafic.

C. Toute entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo peut modifier son choix de plaques tournantes au profit d'autres points choisis sous réserve d'une notification aux autorités aéronautiques de l'autre Partie avec un préavis de trente (30) jours.

D. Aux fins du présent Accord, une plaque tournante est un point choisi par une entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo sur sa liste de points, alimenté par plusieurs lignes convergentes et relié à plusieurs points au moyen de multiples aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien ou en son nom.

Section 5

Limitations de capacité applicables sur les tronçons exploités en cinquième liberté de et vers des points situés à plus de cinq heures de vol

A. Sur les services entre tout point sur le territoire de l'autre Partie et un point en pays tiers situé à plus de cinq (5) heures de vol de ce premier point³ et choisi comme plaque tournante conformément aux dispositions de la section 4 de la présente Annexe, chaque entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo par une Partie pourra exercer des droits de cinquième liberté sur :

1. D'avril 1998 à mars 2003 : jusqu'à une (1) fréquence aller et retour par jour ;

2. A partir d'avril 2003 : jusqu'à deux (2) fréquences aller et retour par jour.

B. Sur les services entre tout point sur le territoire de l'autre Partie et un point en pays tiers situé à plus de cinq (5) heures de vol de ce premier point et qui n'est pas choisi comme plaque tournante conformément aux dispositions de la section 4 de la présente Annexe, chaque entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo par une Partie peut exercer des droits de trafic de cinquième liberté sur (i) jusqu'à deux (2) fréquences aller-retour par semaine, ou (ii) jusqu'au nombre de fréquences tout cargo aller et retour hebdomadaires exploités par la ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie à destination de ce point, si ce dernier chiffre est plus élevé. Les fréquences exploitées en cinquième liberté de et vers les points mentionnés dans le présent paragraphe ne seront pas décomptées dans le nombre de fréquences aller-retour autorisées au titre du présent paragraphe lorsque ces points sont desservis en tant que points intermédiaires sur un vol à destination ou en provenance d'une plaque tournante d'une entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services tout cargo située en pays tiers.

C. Nonobstant les dispositions des paragraphes A et B de la présente section, l'entreprise de transport aérien tout cargo américaine qui disposait en avril 1998 d'une plaque tournante à Paris et toutes autres entreprises de transport aérien désignées pour l'exploitation de services tout cargo qui disposent d'une plaque tournante sur le territoire de l'autre Partie et qui démontrent leur volonté d'exploiter cette plaque tournante dans des conditions comparables à celle de l'entreprise de transport aérien américaine qui disposait en avril 1998 d'une plaque tournante à Paris sont autorisées à exercer des droits de trafic de cinquième liberté avec le niveau de service suivant :

³ Pour l'application de la présente Annexe, la durée de cinq (5) heures correspond à un vol sans escale de cinq heures effectué dans des conditions normales par un Boeing B747 cargo. La référence à cette durée n'oblige pas l'entreprise de transport aérien à desservir la plaque tournante sans escale intermédiaire ou à utiliser un type particulier d'aéronef.

1. En substitution des droits définis au paragraphe A relatif aux opérations entre plaques tournantes de la présente section, les services à destination de chaque plaque tournante en pays tiers située à plus de cinq (5) heures de vol de leur plaque tournante sur le territoire de l'autre Partie n'excèdent pas :

- (a) à partir d'avril 1998 : une (1) fréquence aller et retour par jour ;
- (b) à partir d'avril 2000 : deux (2) fréquences aller et retour par jour ;
- (c) à partir d'avril 2006 : trois (3) fréquences aller et retour par jour.

2. En sus des droits définis au paragraphe B de la présente section, les services à destination de chaque point qui n'est pas une plaque tournante mais qui est situé à plus de cinq (5) heures de vol de la plaque tournante sur le territoire de l'autre Partie n'excèdent pas :

(a) à partir d'avril 1998 : une (1) fréquence aller et retour par jour à destination de deux (2) points choisis sur chaque continent ;

(b) à partir d'avril 2000 : une (1) fréquence aller et retour par jour à destination de quatre (4) points choisis sur chaque continent ;

(c) à partir d'avril 2002 : une (1) fréquence aller et retour par jour à destination de six (6) points choisis sur chaque continent ;

(d) à partir d'avril 2004 : deux (2) fréquences aller et retour par jour à destination de six (6) points choisis sur chaque continent.

Les fréquences exploitées en cinquième liberté de et vers les points mentionnés dans le présent paragraphe ne seront pas décomptées dans le nombre de fréquences autorisées au titre du présent paragraphe si ces points sont desservis en tant que points intermédiaires sur un vol à destination ou en provenance d'un autre point en pays tiers.

D. Chaque fréquence aller et retour pourra desservir plusieurs points choisis.

APPENDICE A L'ANNEXE II

1. LISTE DES POINTS POUR LES ETATS-UNIS ⁴

EUROPE

Allemagne : Berlin, Cologne, Dortmund, Düsseldorf, Francfort, Hambourg, Hanovre, Leipzig, Mannheim, Munich, Nuremberg, Stuttgart.

Autriche : Linz, Salzbourg, Vienne.

Belgique : Bruxelles, Gand, Liège.

Biélorussie : Minsk.

Bulgarie : Sofia.

Croatie : Zagreb.

Danemark : Billund, Copenhague.

Espagne : Barcelone, Madrid, Saragosse, Séville, Valence, Vitoria.

Estonie : Tallin.

Finlande : Helsinki.

Grèce : Athènes, Salonique.

Hongrie : Budapest.

Irlande : Cork, Dublin, Shannon, Waterford.

Islande : Reykjavík.

Italie : Bologne, Florence, Milan (comprend Bergame, Linate, Malpensa), Pise, Rome (comprend Ciampino, Fiumicino, Rome), Venise.

Lituanie : Kaunas.

Luxembourg : Luxembourg.

Norvège : Oslo, Stavanger.

Pays-Bas : Amsterdam, Arnhem, Eindhoven, Rotterdam.

Pologne : Varsovie.

⁴ Les points peuvent être choisis à partir d'avril 1998 sauf si une date ultérieure figure entre parenthèses.

Portugal : Lisbonne, Porto.

Roumanie : Bucarest.

Royaume-Uni : Belfast, Birmingham, Bristol, East Midlands, Edimbourg, Glasgow (comprend Glasgow, Prestwick), Liverpool, Londres (comprend Gatwick, Heathrow, Luton, Stansted), Manchester.

Russie : Moscou (tous aéroports), Petropavlovsk-Kamtchatski, Saint-Petersbourg, Vladivostok.

Slovaquie : Bratislava.

Slovénie : Ljubljana.

Suède : Göteborg, Malmö, Stockholm.

Suisse : Bâle, Berne, Genève, Zurich.

République tchèque : Prague.

Turquie : Ankara, Istanbul.

Ukraine : Kiev.

Yougoslavie : Belgrade.

AFRIQUE

Afrique du Sud : Durban, Johannesburg (à partir d'avril 1999 , sauf en provenance d'aéroports autres que ceux de Paris à partir d'avril 1998), Le Cap, Prétoria.

Egypte : Alexandrie, Le Caire (à partir d'avril 1999).

Ethiopie : Addis Abeba.

Ghana : Accra.

Kenya : Nairobi.

Maroc : Casablanca (à partir d'avril 2002).

Nigéria : Lagos.

Ouganda : Entebbe.

Sénégal : Dakar (à partir d'avril 2003).

Tunisie : Tunis.

Zimbabwe : Harare.

ASIE

Arabie séoudite : Dhahran (à partir d'avril 2002), Djeddah, La Mecque, Riyad.

Bahreïn : Manama.

Bangladesh : Dacca.

Brunei : Bandar Seri Begawan.

Chine : Amoy (à partir d'avril 2002), Canton (à partir d'avril 2002), Changhaï (à partir d'avril 2004), Chentchen (à partir d'avril 2001), Nankin (à partir d'avril 2002), Pékin (à partir d'avril 2001), Tientsin (à partir d'avril 2001), Wouhan (à partir d'avril 2001).

Corée du Sud : Pusan.

Emirats arabes unis : Abou Dhabi, Dubaï, Sharjah.

Hong Kong (à partir d'avril 2004).

Inde : Bangalore, Bombay/Mumbai, Calcutta, Delhi (à partir d'avril 2000, sauf en provenance d'aéroports autres que ceux de Paris à partir d'avril 1998), Madras/Chennai (à partir d'avril 1999).

Indonésie : Djakarta (à partir d'avril 2002).

Israël : Tel Aviv.

Japon : Fukuoka (à partir d'avril 2003), Nagoya (à partir d'avril 2003), Okinawa (à partir d'avril 2003), Osaka (à partir d'avril 2000), Sapporo (à partir d'avril 2003).

Jordanie : Amman.

Kazakhstan : Almaty.

Koweït : Koweït.

Macao : Macao.

Malaysia : Kuala Lumpur (à partir d'avril 2000), Penang.

Ouzbékistan : Tachkent.

Pakistan : Karachi (à partir d'avril 2002).

Philippines : Cebu, Aéroport international Clarke, Manille, Subic Bay.

Singapour : Singapour (à partir d'avril 2004).

Sri Lanka : Colombo.

Taïwan : Hengchen, Kaohsiung, Taïpeh (à partir d'avril 2002).

Thaïlande : Bangkok (à partir d'avril 2000), Utapao.

Vietnam : Hanoï, Ho-Chi-Minh-Ville.

Océanie

Australie : Melbourne, Perth, Sydney.

Fidji : Nadi.

Nouvelle-Zélande : Auckland.

2. LISTE DES POINTS POUR LA FRANCE ⁵

EUROPE

Allemagne : Berlin, Cologne, Düsseldorf, Francfort, Hahn, Hambourg, Hanovre, Leipzig, Munich.

Autriche : Vienne.

Belgique : Ostende.

Bulgarie : Sofia.

Croatie : Zagreb.

Danemark : Copenhague.

Espagne : Barcelone, Madrid, Séville, Valence.

Finlande : Helsinki.

Grèce : Athènes.

Hongrie : Budapest.

Irlande : Dublin, Shannon.

Italie : Milan (comprend Bergame, Malpensa), Rome (comprend Ciampino, Fiumicino, Rome).

Norvège : Oslo, Stavanger.

Pays-Bas : Amsterdam.

Pologne : Varsovie.

Portugal : Lisbonne.

Roumanie : Bucarest.

Royaume-Uni : Belfast, Birmingham, Bristol, East Midlands, Edimbourg, Glasgow (comprend Glasgow, Prestwick), Liverpool, Londres (comprend Gatwick, Heathrow, Luton, Stansted), Manchester.

Russie : Ekaterinbourg, Moscou (tous aéroports), Novossibirsk, Saint-Petersbourg, Vladivostok.

⁵ Les points peuvent être choisis à partir d'avril 1998 sauf si une date ultérieure figure entre parenthèses.

Suède : Luleå, Stockholm.

Suisse : Zurich.

République tchèque : Prague.

Turquie : Ankara, Istanbul.

Ukraine : Kiev, Odessa.

Yougoslavie : Belgrade.

AFRIQUE

Afrique du Sud : Johannesburg (à partir d'avril 1999, sauf en provenance d'aéroports autres que ceux de Paris à partir d'avril 1998), Le Cap.

Algérie : Alger, Hassi Messaoud.

Angola : Luanda.

Egypte : Le Caire (à partir d'avril 1999).

Gabon : Libreville.

Kenya : Nairobi.

Libye (lorsque les restrictions auront été levées) : Benghazi, Tripoli.

Maroc : Casablanca (à partir d'avril 2002).

Nigéria : Lagos.

Sénégal : Dakar (à partir d'avril 2003).

Tunisie : Tunis.

Zimbabwe : Harare.

ASIE

Arabie séoudite : Dhahran (à partir d'avril 2002), Djeddah.

Chine : Canton (à partir d'avril 2002), Changhai (à partir d'avril 2004), Chentchen (à partir d'avril 2001), Hong Kong (à partir d'avril 2004), Nankin (à partir d'avril 2002), Pékin (à partir d'avril 2001), Tientsin (à partir d'avril 2001), Wouhan (à partir d'avril 2001).

Emirats arabes unis : Abou Dhabi, Dubaï.

Inde : Bangalore, Bombay, Delhi (à partir d'avril 2000, sauf en provenance d'aéroports autres que ceux de Paris à partir d'avril 1998), Madras (à partir d'avril 1999).

Indonésie : Batam, Djakarta (à partir d'avril 2002).

Irak (lorsque les restrictions auront été levées) : Bagdad.

Israël : Tel Aviv.

Japon : Fukuoka (à partir d'avril 2003), Nagoya (à partir d'avril 2003), Okinawa (à partir d'avril 2003), Osaka (à partir d'avril 2000), Sapporo (à partir d'avril 2003).

Kazakhstan : Almaty.

Koweït : Koweït.

Malaysia : Kuala Lumpur (à partir d'avril 2000), Penang.

Pakistan : Karachi (à partir d'avril 2002).

Philippines : Manille, Subic Bay.

Singapour : Singapour (à partir d'avril 2004).

Syrie : Damas.

Taïwan : Kaohsiung, Taïpeh (à partir d'avril 2002).

Thaïlande : Bangkok (à partir d'avril 2000).

Vietnam : Hanoï, Ho-Chi-Minh-Ville.

Un point supplémentaire en Asie au choix de la Partie française.

OCÉANIE

Australie : Melbourne, Perth, Sydney.

Nouvelle-Zélande : Auckland.

AMÉRIQUE

Argentine : Buenos Aires, Córdoba, Mendoza.

Bolivie : La Paz.

Brésil : Belém, Manaus, Rio de Janeiro, São Paulo (comprend Campinas, Garulhos).

Canada : Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal, Québec, Toronto, Vancouver.

Chili : Santiago.

Colombie : Bogota, Cali.

Costa Rica : San José.

République dominicaine : Saint-Domingue.

El Salvador : San Salvador.

Equateur : Quito.

Guatemala : Guatemala.

Haïti : Port-au-Prince.

Honduras : Tegucigalpa.

Jamaïque : Kingston.

Mexique : Chihuahua, Guadalajara, Mexico, Monterrey.

Nicaragua : Managua.

Panama : Panama.

Paraguay : Assomption.

Pérou : Guayaquil, Lima.

Surinam : Paramaribo.

Uruguay : Montevideo.

Venezuela : Caracas.

Un point supplémentaire dans les Amériques au choix de la Partie française.

ANNEXE III

Transports aériens affrétés

Section 1

A. Les entreprises de transport aérien d'une Partie désignées en vertu de la présente Annexe ont le droit, conformément aux modalités de leur désignation, d'effectuer du trafic international affrété :

1. entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie, avec des escales multiples sur des points situés à l'intérieur du territoire de l'autre Partie, des points intermédiaires ou des points au-delà de ce territoire (droits nus illimités) ;

2. entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie et un ou plusieurs points dans un pays tiers, à condition que ce trafic soit transporté via le pays d'origine de l'entreprise de transport aérien avec un arrêt en cours de route dans le pays d'origine pendant au moins deux nuits consécutives.

B. Pour assurer les services régis par la présente Annexe, les entreprises de transport aérien d'une Partie désignées en vertu de la présente Annexe ont également le droit :

1. de faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties ou en-dehors de celui-ci et

2. d'effectuer du trafic en transit par le territoire de l'autre Partie.

C. Chacune des Parties examine avec bienveillance les demandes de trafic non régi par la présente Annexe qui émaneront des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sur une base de courtoisie et de réciprocité.

Section 2

En ce qui concerne le trafic originaire du territoire d'une Partie, toute entreprise de transport aérien effectuant des transports aériens en vertu de la présente Annexe se conforme aux lois et règlements de la Partie d'où est originaire le trafic, y compris pour les vols affrétés aller-retour, que ladite Partie précise, à la période considérée ou par la suite, s'appliquer à ce type de transport. Si la réglementation d'une Partie prévoit des modalités, conditions ou limitations plus restrictives pour l'une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie sont soumises aux modalités, conditions ou limitations les moins restrictives.

Section 3

Aucune des Parties ne réclame à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, en matière de trafic affrété autorisé en provenance du territoire de cette autre Partie, de déposer pour chaque programme d'affrètement davantage qu'un descriptif du programme et une déclaration de conformité aux lois et règlements mentionnés à la section 2 de la présente Annexe, ou une déclaration de dispense de ces règlements accordée par les autorités aéronautiques compétentes.

Section 4

Même si cela n'est pas prévu aux termes du régime du pays d'origine énoncé dans la section 2 de la présente Annexe, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie sont autorisées à exploiter les types de vols affrétés suivants pour des services assurés entre tous points situés sur les territoires des Parties :

A. vols affrétés de passagers : vols affrétés en circuit ouvert, affrètements partagés (pas plus de trois affréteurs et/ou de trois types d'affrètement différents sur un même vol) et vols affrétés à trafic combiné (c'est-à-dire qui combinent du trafic d'origine française et du trafic d'origine américaine sur le même vol et/ou qui combinent des groupes en vol affrété provenant du pays d'origine et se rendant à des destinations différentes à l'extérieur comme à l'intérieur du territoire de l'autre Partie) ;

B. transport de marchandises par vols affrétés : vols affrétés à trafic combiné (trafic d'origines différentes et à destinations différentes à bord du même aéronef), affrètements partagés (pas plus de trois affréteurs dans le même pays) et vols affrétés par des transitaires ; et

C. vols affrétés mixtes (passagers et marchandises comme spécifié ci-dessus sur le même vol).

ANNEXE IV

Systèmes informatisés de réservation

1. Les Parties reconnaissent que l'exploitation de systèmes informatisés de réservation constitue un aspect important de la compétitivité d'une entreprise de transport aérien. Elles notent, en particulier, qu'à la date du présent Accord l'exploitation des systèmes informatisés de réservation est régie :

- en France, par la directive européenne 2299/89 du 24 juillet 1989, modifiée par la directive 3089/93 du 29 octobre 1993 ;

- aux Etats-Unis, par la norme 14 CFR 255.

2. Les Parties conviennent que, dans le respect de leurs lois et règlements en vigueur à la date de signature du présent Accord, les principes ci-après seront appliqués en ce qui concerne l'exploitation des systèmes informatisés de réservation dans le cadre de l'aviation internationale, sur une base non discriminatoire.

(a) Les systèmes informatisés de réservation devront disposer d'affichages primaires intégrés pour lesquels :

(i) les informations relatives aux services aériens internationaux, y compris la construction de correspondances sur ces services, seront éditées et affichées sur la base de critères non discriminatoires et objectifs non influencés, directement ou indirectement, par les particularités d'une entreprise de transport aérien ou d'un marché et s'appliquant uniformément à toutes les entreprises de transport aérien participantes ;

(ii) les bases de données des systèmes informatisés de réservation seront aussi complètes que possible et les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation ne supprimeront pas d'informations de leurs bases de données tant que ces informations n'auront pas été annulées ;

(iii) les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation ne traiteront pas les informations émanant des entreprises de transport aérien participantes d'une manière qui conduirait à fournir des informations erronées, trompeuses ou discriminatoires, et les informations fournies par les entreprises de transport aérien participantes seront claires et concises ; par exemple, les vols pour lesquels le code affiché n'est pas celui de l'entreprise de transport aérien qui les exploite (partage de codes), les vols avec changement d'aéronef et les vols avec escales devront apparaître clairement comme présentant ces caractéristiques ;

(iv) tous les systèmes informatisés de réservation dont disposent les agences de voyages qui diffusent directement des informations sur les services des entreprises de transport aérien auprès du public sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties devront non seulement être tenus mais également avoir le droit de fonctionner conformément aux règles applicables aux systèmes informatisés de réservation en vigueur sur le territoire où ils sont exploités.

(b) Les agences de voyages seront autorisées à utiliser tout affichage secondaire disponible auprès des systèmes informatisés de réservation pour une transaction particulière, dès lors que l'agence de voyages en fera la demande afin de satisfaire une exigence particulière d'un consommateur.

(c) Toutes les entreprises de transport aérien disposées à payer toute redevance non discriminatoire applicable seront autorisées à participer aux systèmes informatisés de réservation de chaque fournisseur. Toutes les installations de diffusion fournies par un fournisseur de systèmes seront offertes aux entreprises de transport aérien participantes sur une base non discriminatoire. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation afficheront, sur une base non discriminatoire, objective et neutre par rapport aux entreprises de transport aérien, les services aériens internationaux des entreprises de transport aérien participantes sur tous les marchés où ces dernières désirent vendre ces services. Sur demande, les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation communiqueront les détails de leurs procédures de mise à jour et de stockage de leur base de données, les critères appliqués à l'édition et au classement des informations, l'importance accordée à ces critères, et les critères employés pour la sélection des points de correspondance et l'inclusion des vols en correspondance.

(d) Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation d'une Partie en activité sur le territoire de l'autre Partie auront le droit de faire venir et de maintenir leurs systèmes informatisés de réservation et de les mettre à la libre disposition des agences ou compagnies de voyages et autres abonnés dont l'activité principale consiste à diffuser des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre Partie, si les systèmes informatisés de réservation sont conformes aux présents principes.

(e) Sur le territoire d'une Partie, les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de l'autre Partie ne devront pas être soumis à des règles plus rigoureuses ou restrictives, en ce qui concerne l'accès aux installations de communications et l'utilisation de ces installations, le choix et l'utilisation des matériels et logiciels destinés aux systèmes informatisés de réservation et l'installation technique des matériels destinés aux systèmes informatisés de réservation, que celles applicables aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de la première Partie.

(f) Les systèmes informatisés de réservation utilisés sur le territoire d'une Partie devront jouir d'un accès effectif et sans contrainte au territoire de l'autre Partie, à condition qu'ils soient conformes aux normes et lois en vigueur sur ce territoire, qui ne devront pas être discriminatoires. En particulier, une entreprise de transport aérien désignée devra pouvoir participer aussi pleinement à un tel système sur son territoire d'origine qu'elle participe à un système proposé aux agences de voyages sur le territoire de l'autre Partie. Les propriétaires ou exploitants de systèmes informatisés de réservation d'une Partie devront avoir les mêmes possibilités de posséder ou d'exploiter des systèmes informatisés de réservation conformes aux présents principes, sur le territoire de l'autre Partie, que les propriétaires ou exploitants de cette autre Partie. Les entreprises de transport aérien et les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation d'une Partie ne devront pas appliquer de mesures discriminatoires à l'encontre d'agences de voyages sur leur territoire d'origine du fait que celles-ci utilisent ou possèdent un système informatisé de réservation qui est également exploité sur le territoire de l'autre Partie.

ANNEXE V

Arrangements transitoires **applicables aux services aériens combinés réguliers**

Les dispositions transitoires ci-après s'appliquent à l'exploitation des services aériens combinés réguliers sur les routes entre les Etats-Unis et la France métropolitaine décrites aux paragraphes A.1(a) et B.1(a) de la section 1 de l'Annexe I au présent Accord, et restreignent l'exercice des droits y afférents. Ces restrictions viendront à expiration en avril 2003¹ ou à toute date antérieure mentionnée par la présente Annexe.

Section 1 **Désignations**

Nonobstant la disposition du paragraphe 1 de l'article 3 (Désignation et autorisation) qui donne à chaque Partie "le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite",

A. chaque Partie a le droit de désigner au maximum une entreprise de transport aérien en sus des entreprises de transport aérien actuellement désignées² jusqu'en avril 2000 ;

B. chaque Partie est limitée à cinq (5) entreprises de transport aérien désignées sur la route New York-Paris jusqu'en avril 2003. Au cas où l'une ou plusieurs des cinq (5) entreprises de transport aérien des Etats-Unis qui desservent actuellement la route New York-Paris³ cesseraient d'exploiter ce service, les Etats-Unis peuvent désigner en remplacement une ou plusieurs entreprises de transport aérien. Les services exploités par la ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) en remplacement sont soumis aux limites de capacité énoncées dans la section 3 (Capacités) de la présente Annexe.

¹ Aux fins de la présente Annexe, les références au mois d'avril d'une année donnée seront interprétées comme désignant le premier jour de la saison d'été de l'Association internationale du transport aérien (AITA) pour l'année considérée.

² Les entreprises de transport aérien actuellement désignées pour l'exploitation de services combinés sont, pour les Etats-Unis, American Airlines, Continental Airlines, Delta Air Lines, Northwest Airlines, Trans World Airlines, United Airlines, US Airways et Tower Air ; et pour la France, la Compagnie nationale Air France et AOM French Airlines.

³ Aux fins du présent paragraphe, les entreprises de transport aérien des Etats-Unis qui desservent actuellement la route New York-Paris sont : American Airlines, Continental Airlines, Delta Air Lines, Tower Air et Trans World Airlines.

Section 2

Arrangements de coopération

Nonobstant les dispositions du paragraphe 7 de l'article 8 (Activités commerciales) du présent Accord, la possibilité pour des entreprises de transport aérien (A) d'établir des relations de partage de codes avec des entreprises de transport aérien de pays tiers pour des services entre les territoires des Parties via des pays tiers intermédiaires ("services en partage de codes via des pays tiers") ; (B) de partager des codes à destination d'un même point en France avec à la fois une entreprise de transport aérien française et une entreprise d'un pays tiers ; et (C) de partager des codes avec d'autres entreprises de transport aérien de la même Partie est soumise aux restrictions ci-après, qui viendront à expiration en avril 2003, date à laquelle l'ensemble des droits mentionnés au paragraphe 7 de l'article 8 du présent Accord pourront être exercés.

A. Limitations applicables aux services en partage de codes avec des entreprises de transport aérien de pays tiers via des pays tiers

1. Limitations du nombre de points intermédiaires.

D'avril 1998 à avril 2003, chaque entreprise de transport aérien désignée d'une Partie engagé dans des opérations de partage de codes avec des entreprises de transport aérien de pays tiers partenaires peut exploiter des services en partage de codes dans le cadre de partenariat entre les territoires des Parties via un seul pays intermédiaire. Nonobstant ce qui précède, chaque Partie peut autoriser un de ses partenariats à exploiter des services en partage de codes via l'ensemble des pays d'origine de l'entreprise partenaire tierce.

2. Limitation du nombre de partenariats avec des entreprises de transport aérien de pays tiers.

(a) à partir d'avril 1998,

chaque Partie peut autoriser deux (2) de ses entreprises de transport aérien désignées à opérer des services en partage de codes via un pays tiers avec, chacune, à leur choix, une entreprise de transport aérien d'un pays tiers. Le partage de codes entre United Airlines et British Midland à destination de Nice via Londres et son extension à Paris via Londres ne nécessite pas d'autorisation au titre du présent paragraphe.

(b) à partir d'avril 1999,

(i) chaque Partie pourra autoriser une entreprise de transport aérien désignée supplémentaire à opérer des services en partage de codes via un pays tiers avec une entreprise de transport aérien d'un pays tiers de son choix,

(ii) chaque Partie pourra répartir entre les entreprises de transport aérien qu'elle a autorisé à opérer des services en partage de codes via un pays tiers deux possibilités supplémentaires de partenariat avec une entreprise de transport aérien d'un pays tiers pour des services en partage de codes via un pays tiers

(iii) les services en partage de codes via un pays tiers entre United Airlines et British Midland pourront, chaque année, être étendus à un point supplémentaire en France, avec cumul de droits d'année en année, que ces droits aient été exercés ou non au cours de l'année donnée. Le premier point supplémentaire pourra être choisi à partir d'avril 1999.

(c) à partir d'avril 2000,

chaque Partie pourra répartir entre les entreprises de transport aérien qu'elle a autorisé à opérer des services en partage de codes via un pays tiers une possibilité supplémentaire de partenariat avec une entreprise de transport aérien d'un pays tiers pour des services en partage de codes via un pays tiers.

(d) à partir d'avril 2001,

chaque Partie pourra choisir l'un des deux droits ci-après :

(i) autoriser une entreprise de transport aérien désignée supplémentaire à opérer des services en partage de codes via un pays tiers avec une entreprise de transport aérien d'un pays tiers de son choix ; ou

(ii) répartir entre les entreprises de transport aérien qu'elle a autorisé à opérer des services en partage de codes via un pays tiers une possibilité supplémentaire de partenariat avec une entreprise de transport aérien d'un pays tiers de leur choix pour des services en partage de codes via un pays tiers.

B. Partage de codes à destination de points situés en France avec à la fois des entreprises de transport aérien françaises et des entreprises de pays tiers

Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties peuvent offrir des services en partage de codes, vers un même point en France, à la fois avec une entreprise de transport aérien française et avec une entreprise de transport aérien d'un pays tiers via un pays tiers intermédiaire à destination de :

1. A partir d'avril 1999 : quatre (4) points ;
2. A partir d'avril 2000 : deux (2) points supplémentaires ;
3. A partir d'avril 2001 : un (1) point supplémentaire ;
4. A partir d'avril 2002 : un (1) point supplémentaire .

C. Partage de codes avec une entreprise de transport aérien du même pays

Les Etats-Unis peuvent choisir une (1) entreprise de transport aérien désignée pour opérer en partage de codes avec une autre entreprise de transport aérien désignée des Etats-Unis :

1. A partir d'avril 1998 : de deux (2) points en deçà aux Etats-Unis via un (1) point d'entrée d'un des partenaires aux Etats-Unis, vers la France ;
2. A partir d'avril 2000 : de trois (3) points en deçà aux Etats-Unis via deux (2) points d'entrée aux Etats-Unis, vers la France ; et
3. A partir d'avril 2002 : de quatre (4) points en deçà aux Etats-Unis via deux (2) points d'entrée aux Etats-Unis, vers la France.

Section 3 **Capacité**

Nonobstant la disposition du paragraphe 2 de l'article 11 (Concurrence loyale) aux termes de laquelle "chaque Partie permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de définir la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'elle offre sur la base de la situation commerciale du marché",

A. Chaque Partie peut répartir entre ses entreprises de transport aérien désignées pour leurs opérations en propre jusqu'à cent quarante-huit (148) fréquences aller-retour par semaine ;

B. Chaque Partie peut répartir entre ses entreprises de transport aérien désignées pour leurs opérations en propre :

1. A partir d'avril 1998, vingt-et-une (21) fréquences aller-retour supplémentaires par semaine ;
2. A partir d'avril 1999, sept (7) fréquences aller-retour supplémentaires par semaine ;
3. A partir d'avril 2000, quatorze (14) fréquences aller-retour supplémentaires par semaine ;
4. A partir d'avril 2001, sept (7) fréquences aller-retour supplémentaires par semaine ;
5. A partir d'avril 2002, quatorze (14) fréquences aller-retour supplémentaires par semaine.

C. Chaque Partie a le droit de répartir comme elle l'entend entre ses entreprises de transport désignées les fréquences mentionnées aux paragraphes A et B de la présente section. Toutefois, jusqu'en avril 2000, une entreprise de transport aérien désignée autorisée à remplacer une autre entreprise de transport aérien désignée sur la route New York-Paris, conformément aux dispositions du paragraphe B de la section 1 de la présente Annexe, ne pourrait pas exploiter davantage de fréquences par semaine que cette dernière sur cette route, ou pas plus d'un service par jour si cette dernière fréquence est plus élevée.

Section 4

Tarifs

Nonobstant les dispositions de l'article 12 (Tarifs), les dispositions ci-après s'appliquent jusqu'en avril 2000 aux tarifs de transport aérien entre les territoires des Parties, et jusqu'en avril 2003 aux tarifs de transport aérien entre le territoire de l'une des Parties et les pays tiers.

1. Chaque Partie permet que les tarifs des transports aériens soient établis par chaque entreprise de transport aérien désignée sur la base de la situation commerciale du marché. L'intervention des Parties se limite :

- (a) à prévenir les tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires ;
- (b) à protéger les consommateurs contre des tarifs excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ;
- (c) à protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas dus à des subventions ou à des soutiens directs ou indirects ; et
- (d) à protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas lorsqu'il existe des preuves de l'intention d'éliminer la concurrence.

Si une Partie estime qu'un tarif justifie une intervention au titre des critères particuliers énoncés ci-dessus, elle en notifie l'autre Partie conformément aux dispositions du paragraphe 3 de la présente section. Après avoir satisfait cette exigence de notification, une Partie peut prendre des mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur de ce tarif, mais ce uniquement en ce qui concerne le trafic pour lequel le premier point de l'itinéraire (attesté par le document autorisant le transport aérien) est situé sur son propre territoire.

2. Chaque Partie peut exiger le dépôt auprès de ses autorités aéronautiques de tarifs appliqués ou destinés à être appliqués à destination ou en provenance de son territoire par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie. Le dépôt par les entreprises de transport aérien des deux Parties peut être exigé trente (30) jours au plus avant la date prévue d'entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, une Partie peut autoriser un dépôt dans un délai plus bref que celui qui est normalement exigé. Si une Partie autorise une entreprise de transport aérien à déposer un tarif avec un préavis réduit, ce tarif entre en vigueur à la date prévue pour le trafic qui a son origine sur le territoire de cette Partie. Sauf en cas de nécessité pour l'exercice des droits énoncés au présent Accord, aucune Partie n'exige le dépôt, par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, des tarifs proposés au public par les affréteurs, sauf lorsque cela est exigé sur une base non discriminatoire.

3. Si l'une ou l'autre des Parties estime qu'un tarif dont l'application est prévue

(a) par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie aux fins de transport aérien international entre les territoires des Parties, ou

(b) par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie aux fins de transport aérien international entre le territoire de la première Partie et un pays tiers, conformément aux droits accordés par le présent Accord,

y compris, dans un cas comme dans l'autre, les transports en correspondance sur une même entreprise de transport aérien ou entre des entreprises de transport aérien différentes, est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 de la présente section, ou si, dans le cas de services à destination ou en provenance d'un pays tiers membre de l'Union européenne à la date de signature de l'Accord, ce tarif est expressément interdit en vertu du droit communautaire en vigueur à la date de signature de l'Accord, elle notifie à l'autre Partie les raisons de sa désapprobation dans les meilleurs délais, et, en tout cas, quinze (15) jours au plus après la date de dépôt. Chaque Partie peut alors demander des consultations qui ont dès que possible et, en tout cas, trente (30) jours au plus après la réception de l'avis de désapprobation. Les Parties coopèrent afin de recueillir les informations nécessaires à un règlement raisonné de la question. En l'absence de notification comme prévu au présent paragraphe, le tarif est réputé agréé et entre en vigueur à la date prévue.

4. Si les Parties parviennent à un accord sur un tarif qui a fait l'objet d'un avis de désapprobation, chaque Partie prend les mesures appropriées compatibles avec sa législation nationale afin de mettre en œuvre ledit accord. Si une Partie empêche un tarif projeté d'entrer en vigueur, conformément aux dispositions du présent paragraphe ou du paragraphe 1 de la présente section, le tarif comparable en vigueur auparavant est reconduit.

5. Nonobstant toute autre disposition de la présente section, chaque Partie permet

(a) à toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties de s'aligner sur tout tarif régulier ou de vol affrété, y compris les combinaisons de tarifs, appliqué sur le marché aux transports aériens internationaux entre les territoires des Parties, et

(b) à toute entreprise de transport aérien d'une Partie de s'aligner sur tout tarif régulier ou de vol affrété, y compris les combinaisons de tarifs, appliqué sur le marché aux transports aériens internationaux entre le territoire de l'autre Partie et un pays tiers.

Aux fins du présent paragraphe, le terme "s'aligner" désigne le droit de reconduire ou d'établir en temps opportun, en recourant si nécessaire à des procédures accélérées, un tarif identique ou semblable, ou un tel tarif résultant d'une combinaison de tarifs, sur une base directe ou en correspondance sur une même entreprise de transport aérien ou entre des entreprises de transport aérien différentes, nonobstant les différences existant en ce qui concerne, notamment mais non exclusivement, les aéroports, l'acheminement, les distances, les horaires, les correspondances, le type d'aéronef, la configuration de l'aéronef ou le changement d'aéronef.

Section 5

Rupture de charge

A. Nonobstant les dispositions de la section 3 de l'Annexe I autorisant les services en rupture de charge sans aucune restriction quant au nombre d'aéronefs à destination ou en provenance du point de rupture de charge, les dispositions ci-après s'appliquent jusqu'en avril 2003 :

Sur un ou plusieurs segments des routes figurant aux paragraphes A.1(a) et B.1(a) de la section 1 de l'Annexe I, toute entreprise de transport aérien désignée pourra se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type d'aéronef exploité, à condition que le transport dans le sens aller et dans le sens retour à partir de son pays d'origine et, respectivement, au-delà et à destination du point de rupture de charge ne soit pas effectué par (a) plus de deux (2) aéronefs lorsque le point de rupture de charge est situé sur le territoire de l'autre Partie et (b) plus de deux (2) aéronefs desservant un ou plusieurs points du territoire de l'autre Partie lorsque le point de rupture de charge est situé hors du territoire de l'autre Partie.

B. Les transports aériens opérés au moyen d'aéronefs d'autres entreprises de transport aérien dans le cadre de services en partage de codes ne sont pas pris en compte pour l'application de la présente section.

**ACCORD PORTANT AMENDEMENTS
À L'ACCORD SUR LES TRANSPORTS AÉRIENS
ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République française, Parties contractantes à l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République française signé à Washington le 18 juin 1998 (l'Accord) ,

Désireux d'encourager une organisation de l'aviation internationale fondée sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien présentes sur le marché avec une réglementation appropriée de la part des pouvoirs publics, et offrant aux entreprises des deux Parties des possibilités justes et égales de concurrence ;

Désireux de favoriser la possibilité d'une coopération entre les compagnies aériennes et les transporteurs de surface concernant les services intermodaux pour les passagers ;

Désireux d'élargir le choix des passagers et d'intégrer d'autres villes au réseau des transports internationaux ;

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, sont convenus, conformément à l'article 15 de l'Accord, de modifier les dispositions suivantes :

Article 1^{er}

L'Article 8 est modifié par l'ajout du paragraphe 8 suivant:

"8. En vertu des droits visés au présent accord, et en corrélation avec le transport aérien international, les entreprises de transport aérien de chaque partie sont autorisées à proposer des services pour les passagers en leur nom propre, par le biais d'arrangements de coopération passés avec des transporteurs de surface dûment habilités à fournir ce type de transport de surface à destination et en provenance de tous points des territoires des parties ou de pays tiers. Les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux lois et règlements régissant le transport aérien du seul fait que ce type de transport de surface est offert par une entreprise de transport aérien en son nom propre. Ces services intermodaux peuvent être offerts moyennant un prix forfaitaire unique pour un transport combiné aérien et de surface, à condition que les passagers soient correctement informés quant aux faits concernant ce transport. Les transporteurs de surface ont la faculté de décider de conclure des arrangements de coopération. Pour décider de tout arrangement particulier, les transporteurs de surface peuvent prendre en considération, notamment, les intérêts du consommateur et les contraintes techniques, économiques, d'espace ou de capacité."

Article 2

L'Annexe V est modifiée par l'ajout à la Section 2 de l'alinéa A. 2 (e):

"(e) A l'exception des droits spécifiés pour United Airlines /British Midland à l'alinéa (b) (iii) du paragraphe 2, les compagnies aériennes habilitées en vertu des alinéas (a)-(d) du présent paragraphe peuvent exercer leurs droits respectifs avec soit des transporteurs de surface de pays tiers, soit des compagnies aériennes de pays tiers."

Article 3

L'Annexe V est modifiée par l'ajout à la fin de l'alinéa B de la Section 2 de la

phrase suivante:

"Les limites susmentionnées s'appliquent également aux arrangements de coopération concernant les services intermodaux pour les passagers, autorisés conformément à l'alinéa A. 2 (e) de la section 2 de la présente Annexe."

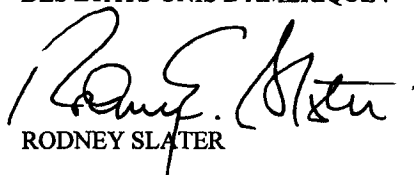
Article 4

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Amendement.

Fait à Washington, le 10 octobre 2000, en double exemplaire en langue anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT
DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE :



RODNEY SLATER

secrétaire aux transports

POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :



JEAN-CLAUDE GAYSSOT

*ministre de l'équipement,
des transports et du logement*

**ACCORD PORTANT AMENDEMENTS A L'ACCORD SUR LES
TRANSPORTS AERIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS
D'AMERIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE
SIGNE A WASHINGTON LE 18 JUIN 1998.**

Le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le gouvernement de la République française (ci-après dénommées " les Parties ") ;

Désireux d'amender l'Accord sur les transports aériens, ainsi que ses Annexes, signé entre le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le gouvernement de la République française le 18 juin 1998, amendé par l'Accord portant amendements à l'Accord sur les transports aériens entre le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le gouvernement de la République française signé à Washington le 10 octobre 2000 (" l'Accord de 1998 ") ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1

L'Accord de 1998 est amendé comme suit :

1. Le préambule de l'Accord de 1998 est modifié par l'ajout du mot " minimum " entre " appropriée " et " de la part des pouvoirs publics " dans le deuxième alinéa.

2. L'article 3, paragraphe 1, est modifié en substituant " Annexe II " à " Annexe III ".

3. L'article 8, paragraphe 3, est modifié par la suppression de la deuxième phrase et son remplacement par :

Ces droits ne sont soumis qu'aux contraintes liées à des considérations de sécurité aéroportuaire et, pour les aéroports situés en France, aux conditions de dérogation énoncées dans la Directive 96/67/CE du Conseil de l'Union européenne ainsi qu'à la législation française relative à l'application de cette directive.

4. L'article 8 est également modifié par l'ajout de la Section 4 de l'Annexe I qui devient ainsi le paragraphe 9.

5. L'article 11, paragraphe 2, est modifié par la suppression du membre de phrase " conformément aux droits accordés par le présent Accord " dans la première phrase, et par la suppression du membre du phrase " ou en vertu d'autres dispositions du présent Accord " dans la seconde phrase.

6. L'article 11 est également modifié par la reformulation du paragraphe 4 comme suit :

Aucune des Parties n'exige des entreprises de transport aérien de l'autre Partie le dépôt pour approbation de leurs programmes de vols réguliers ou affrétés ou de plans d'exploitation, sauf lorsque

cela est imposé sur une base non discriminatoire afin d'appliquer les conditions uniformes visées au paragraphe 2 du présent article ou expressément autorisées dans une annexe du présent accord. Si une Partie exige un tel dépôt, elle réduit autant que possible pour les intermédiaires de transport aérien et les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie la charge administrative représentée par les conditions et procédures de dépôt.

7. L'article 11 est également modifié par la suppression du paragraphe 5.

8. L'article 12 est modifié par la reformulation du paragraphe 1 (d) comme suit :

protection des entreprises de transport aérien contre les abus de position dominante dus à des tarifs bas de manière non justifiée, après prise en compte des coûts supportés par l'entreprise de transport aérien à l'origine de ces tarifs pour la fourniture des services et des installations y afférents, lorsqu'il existe des preuves de l'intention d'éliminer la concurrence.

9. L'article 12 est également modifié par la reformulation du paragraphe 2 comme suit :

Aucune des Parties n'exige des entreprises de transport aérien de l'autre Partie le dépôt pour approbation de tarifs, sauf lorsque cela est imposé sur une base non discriminatoire. La notification ou le dépôt par les entreprises de transport aérien des deux Parties peuvent être exigés quinze (15) jours au plus avant la date prévue d'entrée en vigueur. La notification ou le dépôt peuvent être autorisés dans un délai plus bref. Sauf en cas de nécessité pour l'exercice des droits énoncés au présent Accord, aucune Partie n'exige la notification ou le dépôt, par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, de tarifs appliqués au public par les

affréteurs, sauf lorsque cela est imposé sur une base non discriminatoire.

10. L'article 12 est également modifié par reformulation du paragraphe 3 comme suit :

Aucune Partie ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou la reconduction d'un tarif prévu ou appliqué par :

(a) une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties aux fins de transport aérien international entre les territoires des Parties, ou

(b) une entreprise de transport aérien de l'une des Parties aux fins de transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie et tout autre pays,

y compris, dans un cas comme dans l'autre, les transports en correspondance sur une même entreprise de transport aérien ou entre des entreprises de transport aérien différentes, à condition que, dans le cas des vols à destination ou en provenance de pays tiers auxquels s'applique le Règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil en date du 23 juillet 1992 à la date de signature du présent Accord, ou auxquels une réglementation pas plus restrictive s'applique, ce tarif ne soit pas expressément interdit en vertu de cette réglementation.

11. L'article 13, section B, paragraphe 5 est modifié par la substitution de " trente (30) " à " vingt (20) ".

12. L'article 13, section C, paragraphe 2 est modifié par la substitution de " vingt (20) " à " dix (10) ".

13. L'article 14, section A, paragraphe 2 (a) est modifié par la substitution de "cinquante (50)" à "quarante (40)", de même que la section A, paragraphe 2 (b) par la substitution de "quatre-vingt-cinq (85)" à "soixante-quinze (75)".

14. L'article 14, section A, paragraphe 4 (a) est également modifié par la substitution de "trente (30)" à "vingt (20)" dans la première phrase, et par la substitution de "quarante-cinq (45)" à "vingt (20)" dans la seconde phrase.

15. L'article 14, section A, paragraphe 4 (b) est modifié par la substitution de "trente (30)" à "vingt (20)".

16. L'Annexe I, Transports aériens réguliers, est modifiée par la reformulation de la section 1 comme suit :

Section 1

Routes

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe sont autorisées à effectuer, conformément aux conditions de leur désignation, des transports aériens internationaux réguliers entre les points des routes ci-après :

A. Routes pouvant être exploitées par les entreprises de transport aérien des États-Unis pour des services mixtes et tout-cargo :

1. Routes entre les États-Unis et la France métropolitaine :

(a) De points en deçà des États-Unis, via les États-Unis et des points intermédiaires, vers tout point ou points en France et au-delà.

(b) Pour le ou les services tout cargo, entre la France et tout point ou points.

2. De points en deçà des États-Unis, via les États-Unis et des points intermédiaires, vers les Départements français d'Amérique et au-delà¹ ;

3. De points en deçà des États-Unis, via les États-Unis, vers la Nouvelle-Calédonie et/ou Wallis-et-Futuna² ;

4. De points en deçà des États-Unis, via les États-Unis et des points intermédiaires, vers la Polynésie française et au-delà³ ;

5. De points en deçà des États-Unis, via les États-Unis et des points intermédiaires, vers Saint-Pierre-et-Miquelon et au-delà⁴ .

B. Routes pouvant être exploitées par les entreprises de transport aérien de la République française pour des services mixtes et tout-cargo :

1. Routes entre la France métropolitaine et les États-Unis :

(a) De points en deçà de la France, via la France et des points intermédiaires, vers tout point ou points aux États-Unis et au-delà.

(b) Pour le ou les service(s) tout cargo, entre les États-Unis et tout point ou points.

¹ Les entreprises de transport aérien désignées par les États-Unis peuvent exploiter sur cette route des services mixtes et tout cargo avec des droits de trafic de cinquième liberté vers dix (10) points au total dans l'hémisphère occidental, qui sont choisis et peuvent être modifiés par le Gouvernement des États-Unis et font l'objet de notifications par note diplomatique au Gouvernement français.

² L'exploitation sur le route 3 de services vers des points intermédiaires et au-delà pourrait faire l'objet de discussions entre les Parties à une date mutuellement acceptable.

³ Les points intermédiaires et au-delà de la route 4 font l'objet d'un accord spécifique par échange de notes diplomatiques.

⁴ Les entreprises de transport aérien désignées par les États-Unis peuvent exploiter sur cette route des services mixtes et tout cargo avec des droits de trafic de cinquième liberté vers dix (10) points au total dans l'hémisphère occidental, qui sont choisis et peuvent être modifiés par le Gouvernement des États-Unis et font l'objet de notifications par note diplomatique au Gouvernement français.

2. De points en deçà des Départements français d'Amérique via les Départements français d'Amérique et des points intermédiaires, vers les États-Unis et au-delà⁵ ;

3. De points en deçà de la Nouvelle-Calédonie et/ou de Wallis-et-Futuna, via la Nouvelle-Calédonie et/ou Wallis-et-Futuna, vers les États-Unis⁶ ;

4. De points en deçà de la Polynésie française, via la Polynésie française et des points intermédiaires, vers les États-Unis et au-delà⁷ ;

5. De points en deçà de Saint-Pierre-et-Miquelon, via Saint-Pierre-et-Miquelon et des points intermédiaires, vers les États-Unis et au-delà⁸.

17. L'Annexe I est également modifiée par l'ajout du texte dans la section 2 :

“, à l'exception des services tout cargo, ” après “ à condition que ” à la fin de cette section.

18. L'Annexe I est également modifiée par l'ajout, à la section 3, de “ à l'exception des services tout cargo ” après “ à condition que, ”.

⁵ Les entreprises de transport aérien désignées par la France peuvent exploiter sur cette route des services mixtes et tout cargo avec des droits de trafic de cinquième liberté vers dix (10) points au total dans l'hémisphère occidental, qui sont choisis et peuvent être modifiés par le Gouvernement français et font l'objet de notifications par note diplomatique au Gouvernement des États-Unis.

⁶ L'exploitation sur le route 3 de services vers des points intermédiaires et au-delà pourrait faire l'objet de discussions entre les Parties à une date mutuellement acceptable.

⁷ Les points intermédiaires et au-delà de la route 4 font l'objet d'un accord spécifique par échange de notes diplomatiques.

⁸ Les entreprises de transport aérien désignées par la France peuvent exploiter sur cette route des services mixtes et tout cargo avec des droits de trafic de cinquième liberté vers dix (10) points au total dans l'hémisphère occidental, qui sont choisis et peuvent être modifiés par le Gouvernement français et font l'objet de notifications par note diplomatique au Gouvernement des États-Unis.

19. L'Annexe I est également modifiée par le changement de numérotation de la section 5 qui devient la section 4, et est reformulée comme suit :

Dans le cadre de l'exploitation des routes A 2, 3, 4, 5 et B 2, 3, 4, 5 figurant à la section 1 de la présente Annexe, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à exploiter des services mixtes et tout cargo à destination de tout point ou points en pays tiers sur lesquels ne peuvent être exercés des droits de trafic de cinquième liberté au titre de la section 1 de l'Annexe I, sans droits de trafic entre le territoire de l'autre Partie et ce ou ces points.

20. L'Annexe II, Services tout cargo, est modifiée en tant qu'elle est supprimée dans son intégralité.

21. L'Annexe III est modifiée par le changement de numérotation ; elle devient l'Annexe II et est reformulée comme suit :

Annexe II

Transport aériens affrétés

Section 1

A. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe ont le droit, conformément aux modalités de leur désignation, d'effectuer du trafic international affrété de passagers (accompagnés de leurs bagages) et/ou de marchandises (y compris sans s'y limiter, les vols affrétés par des transitaires, les vols partagés ou mixtes [passagers/cargo]) :

1. Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie ; et

2. Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie et un ou plusieurs points dans un ou plusieurs pays tiers,

à condition qu'un tel service fasse partie, sauf en ce qui concerne le transport de fret par vols affrétés, d'un service continu, avec ou sans changement d'aéronef, comprenant l'exploitation d'un tronçon vers le pays d'origine, afin de transporter du trafic local entre le pays d'origine et le territoire de l'autre Partie.

B. Pour assurer les services régis par la présente Annexe, les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe, ont également le droit :

(1) de faire des arrêts en cours de route pour embarquer ses propres passagers et/ou son propre cargo en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties ou en-dehors de celui-ci ;

(2) de faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie ;

(3) de combiner à bord d'un même aéronef du trafic en provenance du territoire de l'une des Parties, du trafic en provenance du territoire de l'autre Partie et du trafic en provenance de pays tiers ; et

(4) d'effectuer du transport aérien international sans aucune restriction quant au changement du type ou du nombre d'aéronefs exploités, en tout point de la route, à condition que, sauf en ce qui concerne le transport de fret par vols affrétés, dans le sens aller, le transport au-delà du point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

C. Chacune des Parties examine avec bienveillance les demandes de transport de trafic non régi par la présente Annexe qui émanent des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sur une base de courtoisie et de réciprocité.

Section 2

A. Toute entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties qui effectue du transport aérien international par vols affrétés en provenance du territoire de l'une ou l'autre des Parties, que ce soit sur la base d'allers simples ou d'allers retours, a le choix de se conformer aux lois et règlements en matière de vols affrétés soit de son pays d'origine, soit de l'autre Partie. Lorsqu'une des Parties applique des règles, des règlements, des modalités, des conditions ou des limitations particulières à l'une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, ou à des entreprises de transport aérien d'autres pays, chaque entreprise de transport aérien désignée est soumise aux moins restrictifs d'entre eux.

B. Toutefois, aucune disposition du paragraphe précédent ne limite les droits de l'une ou l'autre des Parties d'exiger des entreprises de transport aérien désignées en vertu de la présente Annexe par l'une ou l'autre des Parties qu'elles se conforment aux dispositions relatives à la protection des fonds des passagers, et aux droits des passagers en matière d'annulation et de remboursement.

Section 3

Exception faite des règles de protection des consommateurs visées au paragraphe précédent, aucune des Parties ne réclame à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie en vertu de la présente Annexe, qu'elle dépose, en ce qui concerne le transport de trafic en provenance du territoire de cette autre Partie ou d'un pays tiers sur la base d'un aller simple ou d'un aller retour,

d'avantage qu'une déclaration de conformité aux lois et règlements applicables mentionnés à la section 2 de la présente Annexe, ou une déclaration de dispense de ces lois et règlements, accordée par les autorités aéronautiques compétentes.

22. L'Annexe IV, Systèmes informatisés de réservation, devient l'Annexe III et est reformulée comme suit :

Annexe III

Principes de non-discrimination dans les systèmes informatisés de réservation et de concurrence entre ces systèmes

1. Les Parties reconnaissent que l'exploitation de systèmes informatisés de réservation constitue un aspect important de la compétitivité d'une entreprise de transport aérien. Elles notent, en particulier, qu'à la date du présent Accord l'exploitation des systèmes informatisés de réservation est régie :

- en France, par le Règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil des Communautés européennes du 24 juillet 1989, modifié par le Règlement n° 3089/93 du 29 octobre 1993 et par le Règlement n° 323/99 du 8 février 1999 ; et
- aux États-Unis, par la norme 14 CFR 255.

2. Les Parties conviennent que, dans le respect de leurs lois et règlements en vigueur à la date de signature du présent Accord, les principes ci-après seront appliqués en ce qui concerne l'exploitation des systèmes informatisés de réservation dans le cadre de l'aviation internationale, sur une base non discriminatoire :

(a) Les systèmes informatisés de réservation devront disposer d'affichages primaires intégrés pour lesquels :

- (i) les informations relatives aux services aériens internationaux, y compris la construction de correspondances

sur ces services, seront éditées et affichées sur la base de critères non discriminatoires et objectifs non influencés, directement ou indirectement, par les particularités d'une entreprise de transport aérien ou d'un marché et s'appliquant uniformément à toutes les entreprises de transport aérien participantes ;

(ii) les bases de données des systèmes informatisés de réservation seront aussi complètes que possible et les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation ne supprimeront pas d'informations de leurs bases de données tant que ces informations n'auront pas été remplacées ;

(iii) les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation ne traiteront pas les informations émanant des entreprises de transport aérien participantes d'une manière qui conduirait à fournir des informations erronées, trompeuses ou discriminatoires, et les informations fournies par les entreprises de transport aérien participantes seront claires et concises (par exemple, les vols pour lesquels le code affiché n'est pas celui de l'entreprise de transport aérien qui les exploite [partage de codes], les vols avec changement d'aéronef et les vols avec escales devront apparaître clairement comme présentant ces caractéristiques) ;

(iv) tous les systèmes informatisés de réservation dont disposent les agences de voyages qui diffusent directement des informations sur les services des entreprises de transport aérien auprès du public sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties devront non seulement être tenus mais également avoir le droit de fonctionner conformément aux règles applicables aux systèmes informatisés de réservation en vigueur sur le territoire où ils sont exploités.

(b) Les agences de voyages seront autorisées à utiliser tout affichage secondaire disponible auprès des systèmes informatisés de réservation pour une transaction particulière, dès lors que l'agence de voyages en fera la demande afin de satisfaire une exigence particulière d'un consommateur.

(c) Toutes les entreprises de transport aérien disposées à payer toute redevance non discriminatoire applicable seront autorisées à participer aux systèmes informatisés de réservation de chaque fournisseur. Toutes les installations de diffusion fournies par un fournisseur de systèmes seront offertes aux entreprises de transport aérien participantes sur une base non discriminatoire. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation afficheront, sur une base non discriminatoire, objective et neutre par rapport aux entreprises de transport aérien, les services aériens internationaux des entreprises de transport aérien participantes sur tous les marchés où ces dernières désirent vendre ces services. Sur demande, les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation communiqueront les détails de leurs procédures de mise à jour et de stockage de leur base de données, les critères appliqués à l'édition et au classement des informations, l'importance accordée à ces critères, et les critères employés pour la sélection des points de correspondance et l'inclusion des vols en correspondance.

(d) Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation d'une Partie en activité sur le territoire de l'autre Partie auront le droit de faire venir et de maintenir leurs systèmes informatisés de réservation et de les mettre à la libre disposition des agences ou compagnies de voyages et autres abonnés dont l'activité principale consiste à diffuser des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre Partie, si les systèmes informatisés de réservation sont conformes aux présents principes.

(e) Sur le territoire d'une Partie, les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de l'autre Partie ne devront pas être soumis à des règles plus rigoureuses ou restrictives, en ce qui concerne l'accès aux installations de communications et l'utilisation de ces installations, le choix et l'utilisation des matériels et logiciels destinés aux systèmes informatisés de réservation et l'installation technique des matériels destinés aux systèmes informatisés de réservation, que les règles applicables aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de la première Partie.

(f) Les systèmes informatisés de réservation utilisés sur le territoire d'une Partie devront jouir d'un accès effectif et sans contrainte au territoire de l'autre Partie, à condition qu'ils soient conformes aux normes et lois en vigueur sur ce territoire, qui ne devront pas être discriminatoires. En particulier, une entreprise de transport aérien désignée devra pouvoir participer aussi pleinement à un tel système sur son territoire d'origine qu'elle participe à un système proposé aux agences de voyages sur le territoire de l'autre Partie. Les propriétaires ou exploitants de systèmes informatisés de réservation d'une Partie devront avoir les mêmes possibilités de posséder ou d'exploiter des systèmes informatisés de réservation conformes aux présents principes, sur le territoire de l'autre Partie, que les propriétaires ou exploitants de cette autre Partie. Les entreprises de transport aérien et les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation d'une Partie ne devront pas appliquer de mesures discriminatoires à l'encontre d'agences de voyages sur leur territoire d'origine du fait que celles-ci utilisent ou possèdent un système informatisé de réservation qui est également exploité sur le territoire de l'autre Partie.

23. L'Annexe V, Arrangements transitoires applicables aux services aériens combinés réguliers, est supprimée dans son intégralité.

Article 2

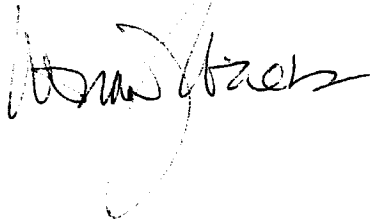
Cet Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Washington, le 22 janvier 2002, en double exemplaire en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Pour le gouvernement des

Etats-Unis d'Amérique :

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Donald Trump", with a large, sweeping flourish underneath.

Pour le gouvernement de la

République française :

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Nicolas Sarkozy", with a large, sweeping flourish underneath.