

**No. 28428**

—

**FRANCE  
and  
MONACO**

**Agreement concerning air transport (with annex). Signed at  
Monaco on 24 January 1991**

*Authentic text: French.*

*Registered by France on 14 October 1991.*

—————

**FRANCE  
et  
MONACO**

**Accord relatif aux relations aériennes (avec annexe). Signé à  
Monaco le 24 janvier 1991**

*Texte authentique : français.*

*Enregistré par la France le 14 octobre 1991.*

ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX RELATIONS AÉRIENNES ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE PRINCE DE MONACO

---

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince de Monaco, ci-après désignés les Parties contractantes,

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>; et

Désireux de promouvoir les relations aériennes entre leurs pays respectifs ; et

Soucieux d'offrir à cet effet à leurs entreprises un cadre juridique stable et des conditions de concurrence loyales ; et

Conscients du rôle particulier que joue l'aéroport de NICE-COTE d'AZUR pour le désenclavement international de la Principauté de Monaco ; et

Considérant les relations spécifiques et traditionnelles entre les deux Etats, confirmées par les conventions générales qui les lient.

Sont convenus de ce qui suit :

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 24 janvier 1991 par la signature, conformément à l'article 9.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

ARTICLE 1er

## Définitions

Pour l'application du présent Accord, sauf stipulations contraires :

1) Le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute Annexe ou tout amendement adoptés selon les Articles 90 et 94 de cette Convention dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été rendus effectifs ou ont été ratifiés par les deux Parties contractantes.

2) Le terme "autorités aéronautiques" signifie, en ce qui concerne la République Française, la Direction Générale de l'Aviation Civile et, en ce qui concerne le Gouvernement de la Principauté de Monaco, le Service de l'Aviation Civile ou dans les deux cas toute personne ou tout organisme qui serait habilité par l'une des Parties contractantes à assurer l'une quelconque des fonctions actuellement exercées par la Direction Générale de l'Aviation Civile de France ou par le Service de l'Aviation Civile de Monaco.

3) Le terme "autorités aéronautiques locales", signifie, pour la Partie française, la Direction Régionale de l'Aviation Civile Sud-Est, ainsi que le District aéronautique Côte d'Azur sur habilitation de la Direction Régionale de l'Aviation Civile du Sud-Est.

Le District aéronautique Côte d'Azur comprend le département des Alpes Maritimes et du Var.

4) Le terme "entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 5 du présent Accord.

5) Le terme "territoire" s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention.

6) Les termes "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien", "escale non commerciale" ont les significations qui leur sont respectivement assignées par l'article 96 de la Convention.

7) Le terme "tarifs" signifie les prix payés pour le transport des passagers et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix sont applicables, y compris les prix, commissions et conditions pour les services d'agence et d'autres services auxiliaires à l'exclusion toutefois des recettes et des conditions de transport du courrier.

8) Le terme "Annexe" désigne l'Annexe au présent Accord ou toute autre annexe modifiée conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

9) Le terme "vols à la demande" se réfère à des vols qui ont fait l'objet d'un affrètement par une seule personne physique ou morale pour la totalité de la capacité afin d'assurer son propre transport et/ou celui de ses invités ou des ses employés.

10) Le terme "travail aérien" signifie toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions. Il comprend notamment l'instruction aérienne, les vols de démonstration ou de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité ou les opérations agricoles aériennes.

## ARTICLE 2

### Services aériens entre Monaco et Nice

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'embarquer ou de débarquer

sur son territoire des passagers, du fret et du courrier en provenance ou à destination du territoire de cette Partie sur des services mixtes ou tout cargo en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers ou à la demande, entre l'héliport de Monaco/Fontvieille et l'aéroport de Nice/Côte d'Azur.

2) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transport aérien pour exploiter les services définis au paragraphe 1 du présent Article. Sous réserve des dispositions de l'article 5 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante accorderont sans délai à l'entreprise désignée les autorisations lui permettant de commencer son exploitation à tout moment sous réserve des dispositions des paragraphes suivants.

3) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, des vols à la demande pourront être réalisés de manière occasionnelle par d'autres transporteurs que les transporteurs désignés, sous réserve qu'ils fassent l'objet d'une notification aux autorités aéronautiques de l'autre partie (autorités aéronautiques locales pour la France). Ces vols seront imputés sur le contingent total de vols pouvant être réalisés entre Nice et Monaco tel que mentionné au paragraphe 4 ci-dessous.

4) Les Parties contractantes sont convenues de s'entendre sur un nombre maximum de services commerciaux quotidiens (ne comprenant pas les vols de mise en place) que pourra effectuer par hélicoptère l'entreprise désignée de chaque Partie contractante entre Nice et Monaco. Ce nombre sera fixé et révisé deux fois par an par entente entre les autorités aéronautiques monégasques et les autorités aéronautiques locales françaises de telle manière que le contingent de vols réalisables par l'entreprise désignée monégasque soit égal au double du contingent de vols réalisables par l'entreprise désignée française.

La capacité offerte chaque jour par les entreprises désignées de chaque Partie contractante ne devra pas excéder, quel que soit le type d'appareil utilisé, l'équivalent de ce que serait la capacité offerte si tous les services autorisés étaient exploités avec des appareils de six places.

Les autorités aéronautiques locales françaises et les autorités aéronautiques monégasques pourront convenir du cadre chronologique adéquat pour l'établissement et le respect du contingent de vols réalisables par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante.

L'entreprise désignée de chaque Partie contractante sera libre de décider de la proportion du contingent des vols autorisés qu'elle souhaitera annoncer comme vols programmés et faire figurer sous cette référence dans les différents systèmes de réservation.

5) Les Parties contractantes conviennent, qu'à l'occasion des manifestations susceptibles de modifier sensiblement la demande de trafic, les autorités aéronautiques (autorités aéronautiques locales dans le cas de la Partie française) peuvent convenir d'une augmentation ponctuelle des contingents de vols autorisés, voire si nécessaire de leur libéralisation, étant entendu que dans ce cas le nombre d'appareils utilisables pourra être limité.

6) Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée d'une des Parties seront établis à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment du coût d'exploitation et d'un bénéfice raisonnable. Ces tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 30 jours avant la date prévue pour leur application. En cas de désaccord persistant d'une des parties sur les tarifs qui lui sont soumis, les deux Parties s'efforceront de déterminer des

tarifs par accord mutuel. En cas de différend persistant, elles appliqueront les dispositions des articles 6 et 7 du présent Accord. Dans l'attente d'une solution, les tarifs précédemment approuvés resteront en vigueur sans toutefois que cette prolongation de leur validité puisse excéder douze (12) mois.

7) L'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura le droit d'assurer sa propre assistance sur le territoire de l'autre Partie. Chaque Partie s'engage à faciliter les opérations aéroportuaires et d'assistance au sol de la compagnie désignée de l'autre Partie, dans le cadre de l'égalité de traitement entre les entreprises.

8) L'entreprise désignée de chaque Partie contractante communiquera dans les meilleurs délais avant le début de l'exploitation aux autorités aéronautiques de chaque Partie contractante (autorités aéronautiques locales pour la France) les immatriculations des appareils nouveaux avec lesquels elle entend réaliser les vols entrant dans le cadre du présent Article 2.

### ARTICLE 3

#### Vols à la demande

1) Des vols à la demande entre les territoires français et monégasque autres que ceux visés à l'Article 2 du présent Accord pourront être effectués par des entreprises de transport aérien public d'une des Parties contractantes sous réserve des conditions suivantes :

- \* ces vols seront effectués en utilisant les aérodromes et les hélistations régulièrement établis pour le transport public, ainsi que les hélisurfaces, conformément aux réglementations en vigueur sur une base non discriminatoire.

\* les transporteurs monégasques auront le droit de faire plusieurs escales en territoire français à l'occasion de vols de/vers Monaco sans que cela leur confère le droit de transporter du trafic de cabotage entre ces escales.

\* l'exploitation des vols non réguliers entre les territoires français et monégasque fera l'objet d'un bilan effectué dans le cadre des travaux de la Commission mixte créée à l'Article 6 du présent Accord.

2) Sous réserve des dispositions de l'Annexe au présent Accord et pour répondre aux besoins de la clientèle monégasque, les transporteurs monégasques pourront effectuer un contingent de vols non réguliers entre l'aéroport de Nice-Côte d'Azur et les aérodromes, hélistations et hélisurfaces du District Côte d'Azur. Les autorités monégasques communiqueront périodiquement le relevé des vols effectivement réalisés aux autorités aéronautiques locales françaises.

#### ARTICLE 4

##### Travail aérien

Les deux Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

1) les entreprises françaises qualifiées auront le droit d'effectuer du travail aérien dans le territoire monégasque.

2) les entreprises monégasques qualifiées auront le droit d'effectuer du travail aérien dans les départements français des Alpes de Haute Provence, des Alpes Maritimes et du Var à l'aide d'hélicoptères dont le nombre, qui en tout état de cause ne sera pas inférieur a



cing appareils, sera fixé par les autorités aéronautiques locales françaises.

3) les immatriculations des appareils utilisés au titre du présent Article devront être avant leur exploitation, communiquées par les entreprises françaises qualifiées aux autorités aéronautiques de la Principauté de Monaco et par les entreprises monégasques qualifiées aux autorités aéronautiques locales françaises.

#### ARTICLE 5

##### Agrément des entreprises de transport aérien

1) Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront exiger qu'une entreprise de transport aérien ou de travail aérien de l'autre Partie fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à leurs propres entreprises pour les mêmes activités.

Dans le cas où elle souhaiterait utiliser un ou des appareils immatriculés dans un Etat tiers, toute entreprise de transport aérien ou de travail aérien de l'une ou l'autre Partie contractante devra en demander l'autorisation une semaine au moins avant la date prévue pour l'exploitation de cet ou de ces appareils. Cette autorisation sera réputée acquise en cas de silence des autorités de l'autre Partie, qui pourront le cas échéant la révoquer ultérieurement avec un préavis minimal de huit jours.

2) Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'octroyer les droits prévus au présent Accord, ou d'imposer les conditions qui pourraient lui paraître nécessaires, à une entreprise de l'autre Partie lorsqu'elle estime ne pas avoir la preuve que la propriété et le contrôle de cette entreprise sont entre les mains

de cette Partie contractante ou de ses ressortissants.

3) Chaque Partie contractante aura le droit de retirer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise de l'autre Partie, des droits octroyés par le présent Accord, ou d'imposer pour l'exercice de ces droits les conditions qu'elle jugera nécessaire :

- \* dans tous les cas où elle estime ne pas avoir la preuve que la propriété et le contrôle de cette entreprise sont entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ses ressortissants ;
- \* dans tous les cas où cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie contractante ayant accordé ces droits ;
- \* dans tous les cas où cette entreprise n'aura pas exploité les droits octroyés par le présent Accord dans les conditions qui y sont prescrites ;
- \* dans les cas où cette entreprise utiliserait sans autorisation préalable un ou plusieurs appareils portant l'immatriculation d'un Etat tiers.

#### ARTICLE 6

##### Commission Mixte

1) Dans un esprit d'étroite coopération, il est créé une Commission Mixte composée de représentants des autorités aéronautiques des deux Parties. Cette Commission

se réunira au moins une fois par an et à la demande de l'une ou l'autre des Parties.

2) L'annexe au présent Accord en fait partie intégrante. Elle peut être amendée par accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties dans le cadre de la Commission mixte. Toute modification à l'Annexe convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

#### ARTICLE 7

##### Consultations

1) Chaque Partie contractante pourra demander des consultations qui pourront avoir lieu soit par voie de rencontre, soit par échange de correspondance, et devront commencer dans un délai de soixante jours (60) à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties n'en décident autrement.

2) Les amendements au présent Accord convenus entre les Parties entreront en vigueur lorsqu'ils auront été confirmés par échange de notes diplomatiques.

#### ARTICLE 8

##### Règlement des différends

1) Au cas où un différend surgirait entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2) Si les deux Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme compétent.

Si un règlement n'est pas atteint par les méthodes précitées, le différend sera soumis, à la demande de l'une des Parties contractantes, à la décision d'un Tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné comme Président par les deux premiers arbitres nommés. Chaque Partie contractante nommera un arbitre dans un délai de soixante jours (60) à partir de la date de réception, par l'une des Parties contractantes, d'un préavis de l'autre Partie contractante, transmis par voie diplomatique ou autres voies appropriées et demandant l'arbitrage du différend par un tel Tribunal, et le troisième arbitre sera désigné dans un autre délai de soixante jours (60). Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de nommer un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être prié par l'une des Parties contractantes de désigner, selon le cas, un ou des arbitres. Dans ce cas le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers et assumera les fonctions de Président du Tribunal arbitral.

3) Les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application du paragraphe 2) du présent Article.

4) Dans tous les cas où l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conformera pas à la décision rendue en application du paragraphe 2) ci-dessus, et tant que subsistera cette non conformité, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou révoquer l'exercice des droits ou privilèges octroyés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

ARTICLE 9

## Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature pour une période de cinq ans. Trois ans après la date de son entrée en vigueur, l'une ou l'autre des Parties pourra le dénoncer, sur préavis de six mois.

Fait à Monaco, le vingt-quatre janvier Mil Neuf Cent Quatre-Vingt Onze en double exemplaire.

Pour le Gouvernement  
de la République Française :

[*Signé — Signed*]<sup>1</sup>

Pour le Gouvernement  
de Son Altesse Sérénissime  
le Prince de Monaco :

[*Signé — Signed*]<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Signé par Dasques — Signed by Dasques.

<sup>2</sup> Signé par Ausseil — Signed by Ausseil.

## ANNEXE

Au titre de l'Article 3 du présent Accord, la ou les compagnies du pavillon monégasque est (sont) autorisée(s) à effectuer un maximum de trente vols à la demande aller-retour par semaine entre l'aéroport de Nice-Côte d'Azur et les aérodromes, hélistations et hélisurfaces du District aéronautique de Côte d'Azur à l'exception de :

- l'hélistation du Palm Beach à Cannes,
- l'hélistation de Sophia-Antipolis,
- l'hélistation de Toulon-Hyères,
- les hélistations et hélisurfaces de la presqu'île de St-Tropez (communes de St-Tropez, Ramatuelle, Gassin, Cogolin et Grimaud).

Toutefois, la ou les compagnies du pavillon monégasque est (sont) autorisée(s) à effectuer, sur les trente vols du contingent global, un maximum de vingt vols entre l'aéroport de Nice Côte d'Azur et l'hélistation du Pilon à St-Tropez, aux heures à sa (leur) convenance.

---

## [TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT<sup>1</sup> CONCERNING AIR TRANSPORT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF HIS SERENE HIGHNESS THE PRINCE OF MONACO

The Government of the French Republic and the Government of His Serene Highness the Prince of Monaco, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;<sup>2</sup>

Desiring to promote air transport relations between their respective countries;

Seeking to provide for that purpose a stable legal framework and conditions of fair competition for their companies;

Aware of the special role of the Nice-Côte d'Azur airport in providing international access to the Principality of Monaco; and

Considering the specific and traditional relations between their two States, confirmed by the general agreements between them,

Have agreed as follows:

*Article 1*

## DEFINITIONS

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated:

(1) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes any annex or any amendment thereto adopted under articles 90 and 94 of that Convention in so far as such annex or amendment has entered into force or been ratified by both Contracting Parties.

(2) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the French Republic, the General Directorate of Civil Aviation and, in the case of the Government of the Principality of Monaco, the Civil Aviation Service or, in either case, any person or body authorized by the Contracting Party to perform any function at present exercised by the General Directorate of Civil Aviation of France or by the Civil Aviation Service of Monaco.

(3) The term "local aeronautical authorities" means, in the case of France, the South-eastern Regional Directorate of Civil Aviation and, upon authorization by the South-eastern Regional Directorate of Civil Aviation, the Côte d'Azur Aeronautical District.

<sup>1</sup> Came into force on 24 January 1991 by signature, in accordance with article 9.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

The Côte d'Azur Aeronautical District includes the departments of Alpes Maritimes and Var.

(4) The term "designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with article 5 of this Agreement.

(5) The term "territory" has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention.

(6) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in article 96 of the Convention.

(7) The term "tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers and cargo and the conditions governing the applicability of such prices, including prices, commissions and conditions of agency and other ancillary services, but excluding payment and conditions for the carriage of mail.

(8) The term "annex" means the annex to this Agreement or any other annex amended in accordance with article 6 of this Agreement.

(9) "Charter flights" means flights booked at full capacity by a single natural or artificial person for the carriage of that person or of guests or staff thereof.

(10) The term "aerial work" means any paid aerial operation that uses an aircraft for purposes other than carriage or testing and acceptance. It shall include, *inter alia*, flight instruction, demonstration or publicity flights, photography, sky diving, advertising and aerial agricultural operations.

## Article 2

### AIR SERVICE BETWEEN MONACO AND NICE

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the right with respect to combination or all-cargo air service to take on board or discharge in its territory passengers, cargo or mail originating in or destined for the territory of that Party for the purpose of establishing scheduled or charter international air services between the Monaco/Fontvieille heliport and the Nice/Côte d'Azur Airport.

(2) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline to operate the services specified in paragraph 1 of this article. Without prejudice to article 5 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall immediately grant the designated airline the necessary authorizations for it to begin operation at any time, subject to the provisions of the paragraphs hereunder.

(3) Notwithstanding paragraph 2 above, charter flights may be operated on an occasional basis by airlines other than the designated airlines, provided that the aeronautical authorities of the other Party (the local aeronautical authorities in the case of France) are notified. These flights shall count towards the total quota flights between Nice and Monaco as set forth in paragraph 4 below.

(4) The Contracting Parties undertake to reach agreement on the maximum number of daily commercial helicopter services (not including positioning flights) which the designated airline of each Contracting Party may operate between Nice and Monaco. The number of services shall be established and revised twice yearly by agreement between the Monegasque aeronautical authorities and the French



local aeronautical authorities, with the flight quota of the designated Monegasque airline to be set at twice that of the designated French airline.

Regardless of the type of aircraft used, the daily capacity offered by the designated airlines of each Contracting Party shall not exceed that which would be offered if all authorized services were operated with six-seat aircraft.

The French local aeronautical authorities and the Monegasque aeronautical authorities may agree upon a suitable timetable for establishing and meeting the flight quota for the designated airline of each Contracting Party.

The designated airline of each Contracting Party shall be free to determine the percentage of its authorized flight quota it wishes to announce as scheduled flights and show as such in the various reservation systems.

(5) The Contracting Parties agree that, for events that could significantly affect flight demand, the aeronautical authorities (the local aeronautical authorities in the case of France) may agree to a temporary increase in the authorized flight quotas or, if necessary, to the liberalization thereof, on the understanding that in such case the permitted number of aircraft may be restricted.

(6) The tariffs charged by the designated airline of one Party shall be set at reasonable levels based on all applicable factors, including operating cost and reasonable profit. These tariffs shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties at least 30 days prior to the scheduled effective date. In the case of the persistent disagreement of one Party with respect to the tariffs submitted to it, the two Parties shall endeavour to determine the tariffs by mutual agreement. Should the difference of opinion persist, they shall apply the provisions of articles 6 and 7 of this Agreement. Pending settlement, the previously approved tariffs shall remain in effect for an additional period not to exceed twelve (12) months.

(7) The designated airline of each Contracting Party shall have the right to provide its own support services in the territory of the other Party. Each Party undertakes to facilitate the airport and ground support operations of the designated airline of the other Party in the context of equality of treatment between the airlines.

(8) As early as possible before initial operation, the designated airline of each Contracting Party shall inform the aeronautical authorities of each Contracting Party (the local aeronautical authorities in the case of France) of the registration numbers of new aircraft which it intends to use for flights covered by this article 2.

### *Article 3*

#### CHARTER FLIGHTS

(1) Charter flights between the French and Monegasque territories other than those referred to in article 2 of this Agreement may be operated by the public airlines of one Contracting Party on the following conditions:

— Such flights shall be operated on a non-discriminatory basis from the aerodromes and heliports normally used for public transport, together with helipads in accordance with the regulations in force.

- Monegasque air carriers shall have the right to make several stops in French territory on flights to and from Monaco but shall not be permitted to carry cabotage traffic between such stops.
- The operation of non-scheduled flights between the French and Monegasque territories shall be reviewed by the Mixed Commission established in article 6 of this Agreement.

(2) Subject to the provisions of the annex to this Agreement, and in order to meet the needs of Monegasque customers, Monegasque air carriers may operate non-scheduled flights between the Nice-Côte d'Azur Airport and the aerodromes, heliports and helipads of the Côte d'Azur District. The Monegasque authorities shall periodically communicate the list of flights actually flown to the French local aeronautical authorities.

#### *Article 4*

##### AERIAL WORK

The two Contracting Parties have agreed as follows:

(1) Qualified French companies shall have the right to carry out aerial work in Monegasque territory.

(2) Qualified Monegasque companies shall have the right to carry out aerial work in the French departments of Alpes de Haute Provence, Alpes Maritimes and Var using helicopters, the number of which shall be established by the French local aeronautical authorities and under no circumstances shall be fewer than five.

(3) The registration numbers of the aircraft used pursuant to this article shall, before their use, be communicated by the qualified French companies to the aeronautical authorities of the Principality of Monaco and by the qualified Monegasque companies to the French local aeronautical authorities.

#### *Article 5*

##### APPROVAL OF AIRLINES

(1) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline or aerial work company of the other Contracting Party to satisfy them that it is able to fulfil the conditions prescribed under the laws and the regulations normally applied by the said authorities to their own airlines for the same activities.

Any airline or aerial work company of either Contracting Party wishing to use one or more aircraft registered in a third State shall request authorization for that purpose at least one week prior to the planned date of use of the aircraft in question. Silence on the part of the authorities of the other Party shall be construed as authorization, which they may later revoke if necessary with a minimum of one week's notice.

(2) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant to a company of the other Party the rights provided for under this Agreement, or to impose such conditions as it deems necessary, when it is not satisfied that the ownership and control of the company are vested in that Contracting Party or its nationals.

(3) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or suspend the exercise by a company of the other Contracting Party of the rights granted under this Agreement or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- In any case where it is not satisfied that the ownership and control of the company are vested in the other Contracting Party or its nationals;
- In any case where the company fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights;
- In any case where the company fails to exercise the rights granted by this Agreement on the terms prescribed herein;
- In cases where the company uses one or more aircraft registered in a third State without prior authorization.

### *Article 6*

#### MIXED COMMISSION

(1) In a spirit of close cooperation, a Mixed Commission is hereby established, to be composed of representatives of the aeronautical authorities of both Parties. This Commission shall meet at least once yearly and at the request of either Party.

(2) The annex to this Agreement is an integral part thereof. It may be amended by agreement between the aeronautical authorities of the two Parties in the context of the Mixed Commission. Any modification of the annex agreed between the said authorities shall come into effect when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

### *Article 7*

#### CONSULTATIONS

(1) Either Contracting Party may request consultations, which may be conducted at a meeting or through an exchange of correspondence, and shall begin within a period of sixty (60) days of the request unless both Contracting Parties decide otherwise.

(2) Amendments to this Agreement agreed between the Parties shall come into effect when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

### *Article 8*

#### SETTLEMENT OF DISPUTES

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by direct negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to submit the dispute for decision to some competent person or body.

If no settlement is reached by the aforementioned methods, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third, the President, to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party through the diplomatic or other appropriate channel of a notice from the other Contracting Party requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the specified period, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

(3) The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this article.

(4) If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 above, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke the exercise of any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

#### *Article 9*

#### ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force for a period of five years on the date of its signature. Three years after the date of its entry into force, either of the Parties may terminate it with six months' notice.

DONE in duplicate at Monaco on 24 January 1991.

For the Government  
of the French Republic:

DASQUES

For the Government  
of His Serene Highness  
the Prince of Monaco:

AUSSEIL

## ANNEX

Under article 3 of this Agreement, the Monegasque-flag airline or airlines shall be authorized to fly a maximum of 30 round-trip charter flights per week between the Nice-Côte d'Azur Airport and the aerodromes, heliports and helipads of the Côte d'Azur Aeronautical District other than:

- The Palm Beach heliport at Cannes,
- The Sophia-Antipolis heliport,
- The Toulon-Hyères heliport,
- The heliports and helipads on the St.-Tropez peninsula (communes of St.-Tropez, Ramatuelle, Gassin, Cogolin and Grimaud).

However, of the full quota of 30 flights, the Monegasque-flag airline or airlines shall be authorized to fly a maximum of 20 flights between the Nice-Côte d'Azur Airport and the Pilon heliport at St.-Tropez at times of its (their) choosing.

---

