

No. 47607

**United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and
Mauritius**

Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Mauritius concerning air services (with annexes). Port Louis, 26 February 2009

Entry into force: *26 February 2009 by signature, in accordance with article 24*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 16 July 2010*

**Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
et
Maurice**

Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de Maurice relatif aux services aériens (avec annexes). Port-Louis, 26 février 2009

Entrée en vigueur : *26 février 2009 par signature, conformément à l'article 24*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 16 juillet 2010*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MAURITIUS CONCERNING
AIR SERVICES**

PREAMBLE

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Mauritius 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;

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between the peoples of the two countries ;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authority" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and, for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the Republic of Mauritius the Minister to whom responsibility for the subject of civil

aviation is assigned, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;

- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (e) 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 Chicago Convention;
- (f) the term "this Agreement" includes the Annexes hereto and any amendments to them or to this Agreement;
- (g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (h) the term "Air Operator Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- (i) the term "EC Member State" means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty establishing the European Community;
- (j) except as otherwise expressly provided, references to airlines of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall be understood as referring to airlines designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland;
- (k) references to nationals of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall be understood as referring to nationals of European Community Member States.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

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

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Route Schedule to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airline or airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation and Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

(2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and

technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- (a) in the case of an airline designated by the Republic of Mauritius:
 - (i) it is established in the territory of the Republic of Mauritius and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Mauritius; and
 - (ii) the Republic of Mauritius Aeronautical Authority has and maintains effective regulatory control of the airline; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Republic of Mauritius and/or by nationals of the Republic of Mauritius.

 - (b) in the case of an airline designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
 - (i) it is established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community and has a valid operating licence in accordance with European Community law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EC Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EC Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states (see Annex 2 for a list of EFTA States).

 - (c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.
- (3) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party:

- (a) where, in the case of an airline designated by the Republic of Mauritius:
 - (i) it is not established in the territory of the Republic of Mauritius or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Mauritius; or
 - (ii) the Republic of Mauritius aeronautical authority does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Republic of Mauritius and/or by nationals of the Republic of Mauritius.
- (b) where, in the case of an airline designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
 - (i) it is not established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid operating licence in accordance with European Community law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EC Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EC Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states (see Annex 2 for a list of EFTA States).
- (c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10;
or

(f) in accordance with paragraph (6) of Article 10.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Fair Competition

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

(2) Each Contracting Party shall, within the limits agreed between the Contracting Parties, allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers. Consistent with this right, neither Contracting 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 Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

(3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(4) Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for non-scheduled flights, or operational plans by airlines of the other Contracting 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. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.

(5) Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which infringes any competition law in force in the territory of that Contracting Party.

(6) If one Contracting Party believes that its designated airline or airlines are being subjected to discrimination or unfair practices or that support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party that would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request.

ARTICLE 7

Tariffs

(1) For the purposes of these arrangements the term tariff means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

(2) Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by these arrangements.

(3) Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by its own designated airline or airlines. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any tariffs to be charged by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. For the avoidance of doubt, this includes tariffs to be charged by a designated airline or airlines of the other Contracting Party for carriage between the first Contracting Party and a third State. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraphs 5 or 6 below.

(4) Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- (a) the protection of consumers from tariffs that are excessive due to the abuse of market power;
- (b) the prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

(5) Each Contracting Party may unilaterally disallow any tariff filed or charged by one of its own designated airlines. However, such intervention shall be made only if it appears to the aeronautical authority of that Contracting Party that a tariff charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph 4 above.

(6) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged or proposed to be charged by an airline of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph 4 above, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 14 days after receipt of the request. Without a mutual agreement the tariff shall take effect or continue in effect.

(7) Notwithstanding paragraphs 3, 5 and 6 above, neither Contracting Party shall require the filing of tariffs for the carriage of cargo between the two states. Such tariffs shall take effect when the airline concerned so decides.

(8) Notwithstanding the provisions of this Article, the tariffs to be charged by the designated airlines of both Contracting Parties for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

ARTICLE 8

Duties, Taxes and Fees

(1) The Contracting Parties shall relieve from all customs duties, national excise taxes and similar national fees:

- (a) aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party; and
- (b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
 - (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
 - (ii) passenger handling equipment and component parts;
 - (iii) cargo-loading equipment and component parts;
 - (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
 - (v) instructional material and training aids;
 - (vi) airline and operators' documents; and
- (c) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
- (ii) fuel (subject to paragraph(s) (5) and (6) of this Article), lubricants and consumable technical supplies;
- (iii) spare parts including engines; and
- (d) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:
 - (i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;
 - (ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;
 - (iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;
 - (iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo;

provided in the case of sub-paragraphs (b) -(d) they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

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

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Contracting Party.

(5) Nothing in this Agreement shall prevent the United Kingdom from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Mauritius that operates between a point in the territory of the United Kingdom and another point in the territory of the United Kingdom or in the territory of another EC Member State.

ARTICLE 9

Aviation Security

- (1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
- (2) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting 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 Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963¹, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970², the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988⁴, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991⁵ and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.
- (3) The Contracting 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, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- (4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that airlines it has designated to operate the agreed services on the specified routes, and the operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.
- (5) Each Contracting Party agrees that its designated airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) above required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of the United Kingdom of Great

Britain and Northern Ireland, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Community law. For departure from, or while within, the territory of the Republic of Mauritius, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applicable to security applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

ARTICLE 10

Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) of this Agreement (revocation or suspension of operating authorisation).

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

- (4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or
 - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 11

Regulatory Control

Where the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EC Member State, the rights of the other Contracting Party under Article 10 shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EC Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 12

Codeshare

Any designated airline may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into code-sharing arrangements with any other airline or airlines of the other Contracting Party and/or of a different State, provided that:

- (i) each flight forming part of a service to which the arrangements apply is operated by an airline entitled to operate that flight;
- (ii) no service is held out by an airline of one State for the carriage of local passengers between a point in the territory of the other State and a point in a third State (i.e no grant of additional fifth freedom rights), or between two points in the territory of the other State (i.e no grant of cabotage rights), unless that airline is entitled to operate and carry local traffic between those two points in its own right; and
- (iii) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

ARTICLE 13

Leasing

The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform services using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines.

ARTICLE 14

Groundhandling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the United Kingdom, European Community law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling, if applicable, and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 15

Transfer of Earnings

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 16

Airline Representation and Sales

A designated airline of one Contracting Party may:

- (i) in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;
- (ii) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;
- (iii) establish offices in the territory of the other Contracting Party; and
- (iv) engage in the sale and marketing of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 17

User Charges

(1) User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be imposed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.

(2) User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing appropriate and not excessive airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such 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 Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations take place between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and that the competent charging authorities or bodies and the airlines 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 Contracting Party shall make its best efforts to ensure that the competent charging authorities 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) Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolutions procedures pursuant to Article 17, to be in breach of a provision of this Article, unless

- (a) it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or
- (b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 18

Intermodal Transport

The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTICLE 19

Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party may be required to supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, the information and

statistics related to the traffic carried by the designated airlines on the agreed services to and from the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 20

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 21

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 try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either

of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 22

Amendment

The Contracting Parties shall agree any amendments to this Agreement by an Exchange of Diplomatic Notes.

ARTICLE 23

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting

Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 24

Entry into Force

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

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in two originals this 26th day of February 2009 in the English language

For the Government of the
United Kingdom of Great Britain
And Northern Ireland:

JOHN E MURTON

For the Government of
Republic of Mauritius:

XAVIER-LUC DUVAL

ANNEX 1

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Mauritius:

Points in the Republic of Mauritius - Intermediate Points - Points in the territory of the United Kingdom - Points Beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Republic of Mauritius.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the UK or in the territory of the UK to be set down at a point beyond, and vice versa, but only as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may combine points on the same service in the territory of the other Contracting Party and serve them in any combination, as part of a through international journey and without exercising any domestic traffic rights except for own stopover rights.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the territory of the United Kingdom - Intermediate Points - Points in the Republic of Mauritius - Points Beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of the United Kingdom.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Republic of Mauritius or in the territory of the Republic of Mauritius to be set down at a point beyond, and vice versa, but only as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may combine points on the same service in the territory of the other Contracting Party and serve

them in any combination, as part of a through international journey and without exercising any domestic traffic rights except for own stopover rights.

ANNEX 2

LIST OF COUNTRIES (OTHER THAN EUROPEAN COMMUNITY MEMBERS STATES), AND WHOSE NATIONALS, ARE ELIBIGLE TO OWN AND CONTROL AIRLINES DESIGNATED BY THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

(The name of the country is followed by the title of the relevant international agreement allowing for ownership and control of airlines designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland).

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement of the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement of the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement of the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and Swiss Confederation on Air Transport)

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE MAURICE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Préambule

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de Maurice, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

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

Désireux de conclure un accord supplémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs,

Reconnaissant l'importance du transport aérien comme moyen de créer et d'entretenir l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples des deux pays,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte en dispose autrement :

(a) L'expression « la Convention de Chicago » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris : i) tout amendement à ladite Convention, qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et ii) toute annexe ou tout amendement adopté aux termes de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où ledit amendement ou ladite annexe est à un moment déterminé en vigueur dans les deux Parties contractantes;

(b) L'expression « autorité aéronautique » désigne, dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État aux transports et, aux fins de l'article 7, l'Autorité de l'aviation civile et, dans le cas de la République de Maurice, le Ministre en charge de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités mentionnées ci-dessus ou des fonctions similaires;

(c) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien, qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

(d) Le terme « territoire », lorsqu'il s'agit d'un État, a le sens que lui assigne l'article 2 de la Convention de Chicago;

(e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention de Chicago;

(f) L'expression « le présent Accord » s'applique également aux Annexes dudit Accord et à tous les amendements qui sont apportés à l'Annexe ou au présent Accord;

(g) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances imposées aux entreprises de transport aérien par l'autorité compétente ou que cette dernière permet de percevoir pour l'utilisation des aéroports et de leurs installations ou des facilités de navigation aérienne (y compris les facilités de survol), ou les services et facilités connexes, par les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises;

(h) L'expression « certificat de navigabilité » s'entend d'un document délivré à une entreprise de transport aérien, qui certifie que ladite entreprise possède l'habileté et l'organisation professionnelles qui lui permettent de mener des activités aéronautiques en toute sécurité, telles que spécifiées dans le certificat;

(i) L'expression « État membre de la Communauté européenne » désigne tout État partie, actuel ou futur, au Traité instituant la Communauté européenne;

(j) Sauf mention contraire aux présentes, toute référence à des entreprises de transport aérien du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord s'entend comme une référence à des entreprises de transport aérien désignées par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord;

(k) Toute référence à des ressortissants du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord s'entend comme une référence à des ressortissants des États de la Communauté européenne.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord sont réglées par celles de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

(1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits suivants relatifs à ses services aériens internationaux :

(a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale; et

(b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

(2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section appropriée du Tableau des routes du présent Accord. Lesdits services et routes sont ci-après dénommés « les services convenus » et les « routes indiquées » respectivement. Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par chacune des Parties contractantes ont, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, celui

de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points indiqués de ladite route dans le Tableau des routes du présent Accord, pour embarquer ou débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

(3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

(4) Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur sa route habituelle, l'autre Partie contractante s'efforce, dans la mesure de ses moyens, de faciliter l'exploitation dudit service en réorganisant les routes sur une base temporaire et appropriée.

Article 4. Désignation et autorisation

(1) Chaque Partie contractante a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur chacune des routes indiquées, ainsi que de révoquer ou de modifier de telles désignations. Ces désignations sont communiquées par écrit et transmises à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique.

(2) Au reçu d'une telle désignation et des demandes de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien, selon la forme prescrite pour les autorisations d'exploitation et les permis techniques, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et permis adéquats avec un minimum de délai procédural, sous réserve que :

(a) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Maurice :

- (i) L'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République de Maurice et titulaire d'un permis d'exploitation conformément au droit de la République de Maurice; et
- (ii) L'autorité aéronautique de la République de Maurice maintienne un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien; et
- (iii) L'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, et effectivement contrôlée par la République de Maurice et/ou ses ressortissants.

(b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

- (i) L'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire du Royaume-Uni en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et ait obtenu un permis d'exploitation conformément à la législation de la Communauté européenne; et
- (ii) Un contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par l'État membre de la Communauté européenne chargé de délivrer son

certificat de navigabilité et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation; et

- (iii) L'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, et effectivement contrôlée par des États membres de la Communauté européenne ou l'Association européenne de libre-échange et/ou les ressortissants de ces États (voir la liste des États de l'AELE en Annexe 2).

(c) L'entreprise de transport aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives ou réglementaires normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes.

(3) Une fois qu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à assurer les services convenus, sous réserve qu'elle respecte les dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension d'autorisations d'exploitation

(1) Une Partie peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie lorsque :

(a) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Maurice :

- (i) L'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République de Maurice ou n'a pas reçu de permis d'exploitation conformément au droit de la République de Maurice; ou
- (ii) L'autorité aéronautique de la République de Maurice n'exerce pas de contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien; ou
- (iii) L'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par la République de Maurice et/ou ses ressortissants.

(b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

- (i) L'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Royaume-Uni aux termes du Traité instituant la Communauté européenne ou n'a pas reçu de permis d'exploitation conformément à la législation de la Communauté européenne; ou
- (ii) Le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé et assuré par l'État membre de la Communauté européenne chargé de délivrer son certificat de navigabilité ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou
- (iii) L'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par les États membres de la Communauté européenne ou l'Association européenne

de libre-échange et/ou par les ressortissants de ces États (voir la liste des États de l'AELE en Annexe 2).

(c) Si ces entreprises de transport aérien ne se conforment pas aux lois ou règlements normalement et raisonnablement appliqués par la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

(d) Si l'entreprise en question manque de toute autre façon à se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord; ou

(e) Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées pour améliorer la sécurité conformément au paragraphe 2 de l'article 10; ou

(f) Conformément au paragraphe 6 de l'article 10.

(2) À moins qu'une révocation, suspension ou imposition immédiate des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article ne soit indispensable pour empêcher la poursuite des infractions aux lois et règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Concurrence loyale

(1) Les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes exploitent les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

(2) Chaque Partie contractante autorise, dans les limites convenues entre les Parties contractantes, l'entreprise de transport aérien désignée de décider de la fréquence et de la capacité des services aériens internationaux qu'elle est capable d'assurer. En vertu de ce droit, aucune des deux Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les type(s) d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

(3) Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante une exigence du droit de premier refus, le rapport de partage du trafic, les frais pour non-objection ou toute autre restriction relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui ne serait pas conforme aux objectifs du présent Accord.

(4) Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante la communication aux fins d'approbation des horaires, programmes de vols non réguliers ou plans d'exploitation, sauf, de manière non discriminatoire, si l'application des conditions uniformes visées au paragraphe 2 du présent article l'exige. Si une Partie contractante exige cette communication aux fins d'information, elle limite au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de communication pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

(5) Aucune des Parties contractantes ne permet à son ou à ses entreprise(s) de transport aérien désignées, soit en conjonction avec une ou d'autres entreprises, soit séparément, d'utiliser sa position dominante sur le marché d'une manière susceptible d'enfreindre le droit de la concurrence en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante.

(6) Si l'une des Parties contractantes estime que la ou les entreprises de transport aérien qu'elle a désignées sont victimes d'une discrimination ou de pratiques inéquitables, ou qu'une aide que l'autre Partie contractante envisage d'accorder ou accorde à ses entreprises de transporteurs aérien fausserait ou fausse la concurrence loyale et équitable au détriment des transporteurs aériens de la première Partie contractante dans la prestation des services aériens internationaux régis par le présent Accord, elle peut demander des consultations et notifier à l'autre Partie les raisons de son désaccord. Ces consultations doivent avoir lieu dans un délai maximum de 30 jours après la demande.

Article 7. Tarifs

(1) Aux fins de ces arrangements, le terme tarif signifie les prix qui seront payés pour le transport des passagers, de bagages et de fret et les conditions selon lesquelles ces prix s'appliqueront, y compris les prix et les conditions pour agence et autres services supplémentaires mais excluant la rémunération ou les conditions pour le transport du courrier.

(2) Chacune des Parties contractantes devrait permettre que les tarifs pour les services aériens soient fixés pour chaque entreprise désignée et qu'ils soient basés sur les considérations commerciales du marché. Aucune des Parties contractantes ne doit demander à ses entreprises de transport aérien désignées de consulter d'autres entreprises à propos des tarifs qu'elles imposent ou se proposent d'imposer pour les services couverts par ces arrangements.

(3) Chacune des Parties contractantes peut demander à être notifiée du tarif qui sera imposé à son ou à ses propres entreprises désignées. Aucune des Parties contractantes ne peut demander à être notifiée des tarifs qui seront imposés par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante. Pour éviter toute ambiguïté, cela inclut les tarifs qui seront appliqués par la ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante dans le cadre d'un transport entre la première Partie contractante et un tiers État. Les tarifs doivent rester en vigueur à moins qu'ils soient désapprouvés selon les dispositions des paragraphes 5 ou 6 ci-après.

(4) L'intervention des Parties contractantes devra être limitée à :

(a) La protection des consommateurs à rencontre de tarifs qui sont excessifs du fait de l'abus d'une position dominante sur le marché;

(b) La prévention de tarifs dont l'application constituerait un comportement anti concurrentiel dont le but explicite serait de prévenir, limiter ou manipuler la compétition ou exclure un concurrent d'une route.

(5) Chacune des Parties contractantes peut décider unilatéralement de ne pas permettre qu'un tarif soit imposé par une de ses entreprises de transport aérien désignées. Toutefois, une telle décision ne peut être prise que s'il apparaît à l'autorité aéronautique de la Partie contractante que le tarif imposé ou qui va être imposé correspond aux critères établis au paragraphe 4 ci-dessus.

(6) Aucune des Parties contractantes ne peut prendre une décision unilatérale pour empêcher l'entrée en vigueur ou contester la validité du tarif imposé ou qui va être imposé par une entreprise de l'autre Partie contractante. Si l'une des Parties contractantes es-

time que le tarif ne correspond pas aux recommandations énoncées au paragraphe 4 ci-dessus, elle peut demander des consultations et notifier à l'autre Partie les raisons de son désaccord. Ces consultations doivent avoir lieu dans un délai maximal de 14 jours après la réception de la demande. S'il n'y a pas d'accord, le tarif entrera en vigueur ou continuera à être en vigueur.

(7) Nonobstant les dispositions des paragraphes 3, 5 et 6 ci-dessus, aucune des Parties contractantes ne peut demander à être notifiée des tarifs pour le transport de marchandises entre les deux États. Lesdits tarifs prennent effet lorsque l'entreprise de transport aérien en question le décide.

(8) Nonobstant les dispositions du présent article, les tarifs qui seront pratiqués par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes dans le cadre de transports effectués entièrement dans la Communauté européenne sont soumis au droit communautaire.

Article 8. Droits de douane et taxes

(1) Les Parties contractantes exempteront de tous droits de douane, taxes d'accise nationales et autres charges similaires :

(a) Les aéronefs exploités en services aériens internationaux par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante;

(b) Les articles suivants introduits, par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, sur le territoire de l'autre Partie contractante :

- (i) Le matériel de réparation, d'entretien et de service et ses éléments;
- (ii) L'équipement pour le service des passagers et ses composantes;
- (iii) Le matériel de manutention des marchandises et ses éléments;
- (iv) Le matériel de sécurité, y compris les pièces détachées pour l'incorporation de matériel de sécurité;
- (v) Le matériel d'instruction et de formation;
- (vi) Les documents de l'entreprise de transport aérien et des exploitants; et

(c) Les articles suivants introduits par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante ou fournis à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre, à savoir :

- (i) Les provisions de bord (y compris mais non exclusivement les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), qu'elles soient introduites ou prises à bord sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- (ii) Les carburants (soumis aux paragraphes 5 et 6 du présent article), les lubrifiants et autres approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;
- (iii) Les pièces détachées y compris les moteurs; et

(d) Le matériel informatique et ses composants, introduits par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre, pour faciliter les travaux dans un ou plusieurs domaines tels que :

- (i) La réparation, l'entretien ou le service des aéronefs;
- (ii) La prise en charge des passagers à l'aéroport et à bord de l'aéronef;
- (iii) Le chargement des marchandises dans l'aéronef ou leur déchargement;
- (iv) Les contrôles de sécurité en ce qui concerne les passagers ou les marchandises,

à condition que dans les cas des alinéas (b) à (d), le matériel soit utilisé à bord d'un aéronef ou dans les limites d'un aéroport international, en liaison avec l'établissement ou l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée concernée.

(2) L'exonération des droits de douane, des taxes d'accise nationales et autres taxes nationales similaires ne s'étend pas aux frais afférents aux services fournis à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre.

(3) Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

(4) Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également dans le cas où l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exonérations de la part de cette autre Partie contractante.

(5) Aucune disposition du présent Accord n'empêche le Royaume-Uni d'imposer des impôts, sans discrimination, des taxes, des droits, des honoraires ou des frais pour la fourniture de carburant dans son territoire, pour utilisation dans un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de la République de Maurice qui exploite les services entre un point sur le territoire du Royaume-Uni et un autre point sur le territoire du Royaume-Uni ou sur le territoire d'un autre État membre de la Communauté européenne.

Article 9. Sécurité de l'aviation

(1) Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sûreté adoptées par l'autre, dans n'importe quel domaine concernant les équipages, les aéronefs ou leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours qui suivent la demande.

(2) Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de

leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent notamment conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, et de tout autre accord sur la sécurité de l'aviation qui s'impose aux deux Parties contractantes.

(3) Les Parties contractantes se rendent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

(4) Dans leurs relations mutuelles, les Parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les Annexes à la Convention de Chicago dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes. Chaque Partie contractante demande aux entreprises de transport aérien qu'elle a désignées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées et aux exploitants d'aéroports situés sur son territoire de se conformer auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

(5) Chaque Partie contractante convient qu'il est impératif que les entreprises de transport aérien qu'elle a désignées respectent les dispositions mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus, imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire. Durant le séjour sur le territoire du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et pour le départ de ce territoire, les entreprises de transport aérien désignées sont tenues de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne conformément au droit communautaire européen. Pour les départs de, ou dans l'intérieur de, le territoire de la République de Maurice, les entreprises de transport aérien désignées doivent respecter les dispositions de sécurité de l'aviation conformément à la loi en vigueur dans ce pays. Chaque Partie contractante prend des mesures appropriées pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages à main, les frets et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. Chaque Partie contractante réagit également favorablement à toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue de la prise de mesures spéciales de sécurité pour faire face à une menace particulière.

(6) En cas d'incident ou de toute menace d'incident entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête son assistance à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

Article 10. Sûreté

(1) Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sûreté adoptées par l'autre, dans n'importe quel domaine concernant les équipages, les aéronefs ou leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours qui suivent la demande.

(2) Si, après de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans un quelconque domaine, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales définies à cette date en application de la Convention de Chicago, elle notifie à cette autre Partie son opinion et les mesures qu'elle juge nécessaires de prendre pour respecter ces normes. Dans ce cas, ladite autre Partie prend les mesures correspondantes appropriées. Si elle ne le fait pas dans les 15 jours ou dans un délai plus long dont il peut être éventuellement convenu, cette défaillance constitue un motif pour l'application du paragraphe 1 de l'article 5 du présent Accord (Révocation ou suspension d'autorisation d'exploitation).

(3) Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est entendu que tout aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes, ou en vertu d'un contrat de location pour le compte de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s), pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre, peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de ladite autre Partie, faire l'objet d'un contrôle par des représentants autorisés de cette autre Partie, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, pour vérifier la validité de ses documents, de ceux de son équipage, ainsi que son état apparent et celui de son appareillage (dénommé dans le présent article « inspection sur l'aire de trafic »), à condition de ne pas provoquer de retards excessifs.

(4) Si une inspection ou une série d'inspections de cette nature donne des raisons sérieuses de penser que :

(a) Un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales définies à cette date, conformément à la Convention de Chicago; ou

(b) Les normes de sécurité définies à cette date, conformément à la Convention de Chicago, ne sont pas appliquées ou respectées effectivement;

la Partie contractante qui procède à l'inspection, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention de Chicago, est libre de conclure que les conditions dans lesquelles les permis ou les licences concernant cet aéronef, ou l'équipage de cet aéronef, ont été délivrés ou validés, ou bien que les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité, ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales définies en application de la Convention de Chicago.

(5) Si le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef de cette entreprise ou de ces entreprises de transport aérien, aux fins d'inspection sur l'aire de trafic, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut en déduire que de graves problèmes du type mentionné dans le paragraphe 4 du présent article se posent et en tirer les conclusions mentionnées dans ledit paragraphe.

(6) Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement les autorisations d'exploitation délivrées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie si elle conclut, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic ou d'une série d'inspections, à un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sûreté de l'exploitation aérienne.

(7) Les mesures prises par l'une des Parties contractantes, conformément aux dispositions énoncées aux paragraphes 2 ou 6 du présent article, sont levées dès que les motifs pour lesquels elles ont été prises ont disparu.

Article 11. Contrôle réglementaire

En cas de désignation par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord d'une entreprise de transport aérien dont le contrôle est exercé et assuré par un autre État membre de la Communauté européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu de l'article 10 s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au respect des normes de sécurité par cet autre État membre de la Communauté européenne, et pour ce qui est de l'autorisation d'exploitation de l'entreprise considérée.

Article 12. Partage de codes

Les entreprises de transport aérien désignées peuvent, en vertu des lois et règlements applicables régissant la concurrence, conclure des arrangements de partage de codes avec une ou d'autres entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante et/ou d'un autre État, sous réserve que :

- (i) Chaque vol des services régis par lesdits arrangements soit assuré par une entreprise de transport aérien autorisée à le faire;
- (ii) Aucune entreprise de transport aérien d'un État n'assure le transport des passagers locaux entre un point du territoire de l'autre État et un point d'un État tiers (pas de droits de trafic de cinquième liberté supplémentaires), ou entre deux points sur le territoire de l'autre État (pas de droits de cabotage), à moins que ladite entreprise de transport aérien soit autorisée à exploiter et à transporter le trafic local entre ces deux points de plein droit; et
- (iii) Pour chaque billet vendu, l'acheteur soit informé sur le point de vente de l'entreprise de transport aérien qui sera chargée de l'exploitation dans chaque secteur du service.

Article 13. Location

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'assurer des services aériens à l'aide d'aéronefs (ou d'aéronefs et de leur équipage) loués auprès de toute société, y compris d'autres compagnies aériennes.

Article 14. Assistance en escale

En vertu des lois et règlements de chaque Partie contractante, y compris, dans le cas du Royaume-Uni, du droit communautaire européen, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer ses propres services d'assistance en escale (« auto-assistance ») ou, à sa convenance, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque ces lois et règlements limitent ou entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée bénéficie sans discrimination d'un accès à l'auto-assistance, si applicable, et des services d'assistance fournis par un ou plusieurs prestataires.

Article 15. Transfert des recettes

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer dans un pays de son choix les recettes locales en excédent des dépenses locales. Ces conversions et transferts sont autorisés, sans aucune restriction, aux taux de change applicables aux transactions courantes, qui étaient en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert et elles ne sont soumises à aucune charge autre que celles normalement perçues par les banques pour effectuer ces opérations.

Article 16. Représentation des entreprises de transport aérien et exploitation commerciale

Une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes peut :

- (i) Conformément aux lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi de l'autre Partie contractante, faire entrer et employer sur le territoire de cette autre Partie ses cadres de direction, ses agents techniques et autre personnel spécialisé que l'entreprise considère nécessaires pour assurer les services de transport aérien convenus;
- (ii) Faire appel aux services et au personnel d'une autre société, entreprise de transport aérien ou compagnie aérienne installée sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- (iii) Ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante; et
- (iv) Vendre et commercialiser des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par le biais d'agents ou de tout autre intermédiaire désigné par l'entreprise. Celle-ci a le droit de vendre lesdits services de transport aérien et toute personne a le droit d'acheter ces services en monnaie du territoire en question ou dans toute autre monnaie librement convertible.

Article 17. Redevances d'usage

(1) Les redevances d'usage pouvant être imposées aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante par les autorités ou organismes compétents de l'autre Partie contractante en la matière sont justes, raisonnables, non discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, toutes les redevances de cette nature sont imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur application.

(2) Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante peuvent refléter, mais non dépasser, le coût intégral pris en charge par les autorités ou organismes compétents pour fournir des installations et des services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation appropriés, mais pas excessifs, sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur 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 contractante encourage, dans la mesure de ses moyens, 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 nécessaires pour 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 contractante encourage, dans la mesure de ses moyens, les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

(4) Aucune Partie n'est réputée, dans les procédures de résolution des litiges conformément à l'article 17, enfreindre une disposition du présent article, sauf si :

(a) Elle s'abstient d'entreprendre, ou de commander, un examen indépendant des redevances ou pratiques faisant l'objet d'une plainte de l'autre Partie contractante dans un délai raisonnable; ou

(b) À la suite de cet examen, elle s'abstient de prendre toutes les mesures à sa portée pour modifier les redevances ou les pratiques incompatibles avec le présent article.

Article 18. Transport intermodal

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante sont autorisées à utiliser concurremment avec le transport aérien, tout service de transport intermodal à destination ou en provenance de tous les points du territoire des Parties contractantes ou de pays tiers. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'assurer eux-mêmes lesdits services de transport intermodal, ou de conclure des arrangements, y compris de partage de codes, avec d'autres transporteurs. Ces services intermodaux peuvent être offerts comme service continu à un tarif unique global pour le transport combiné air/intermodal,

à condition que les passagers et affréteurs soient informés des entreprises de transport impliquées.

Article 19. Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent être tenues de fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des informations et des statistiques sur le trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées à destination et à partir du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 20. Consultations

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations avec l'autre en ce qui concerne l'application, l'interprétation ou la modification du présent Accord ou le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui peuvent être organisées entre les autorités aéronautiques, débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes en décident autrement.

Article 21. Règlement des différends

(1) En cas de différend entre les Parties contractantes relatif à l'application ou à l'interprétation du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par la voie de négociations.

(2) Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé, sinon le différend est, à la demande de l'une des Parties contractantes, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres qui est constitué de la manière suivante :

(a) Chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage. Un ressortissant d'un État tiers, qui fait fonction de président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre, par accord entre les deux premiers, dans les 60 jours qui suivent la désignation du deuxième;

(b) Si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été faite dans les délais indiqués ci-dessus, chacune des Parties contractantes peut prier le Président de la Cour internationale de justice de procéder aux nominations nécessaires dans les 30 jours. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président procède à la désignation. Si ce dernier est également un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le membre de la Cour internationale de justice, qui vient immédiatement après et qui n'est ressortissant d'aucune des Parties contractantes, est chargé de procéder aux désignations nécessaires.

(3) Sauf comme prévu dans cet article ou autrement convenu entre les Parties contractantes, le tribunal détermine les limites de sa juridiction et établit sa propre procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes,

une réunion visant à préciser les questions soumises à l'arbitrage et les procédures à suivre est organisée dans un délai de 30 jours, à compter de la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué.

(4) Sauf si les Parties contractantes en conviennent autrement, ou si le tribunal ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante soumet un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué. Chaque Partie contractante peut présenter sa réplique dans les 60 jours qui suivent le dépôt du mémoire de l'autre. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient une audience dans les 30 jours qui suivent la date d'exigibilité des répliques.

(5) Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des audiences ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours qui suivent la présentation des répliques. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

(6) Les Parties contractantes peuvent présenter une demande d'éclaircissement en ce qui concerne la décision dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements sont fournis dans un délai de 15 jours à compter de la date de ladite demande.

(7) La décision du tribunal lie les Parties contractantes.

(8) Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris tous les autres frais encourus par le Président, le Vice-Président ou le membre de la Cour internationale de justice dans la conduite des procédures prévues à l'alinéa (b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 22. Amendements

Les Parties contractantes conviennent de tout amendement au présent Accord par un échange de notes diplomatiques.

Article 23. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification de dénonciation soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration dudit délai. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24. Entrée en vigueur

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

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT le 26 février 2009, en deux exemplaires originaux en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

JOHN E. MURTON

Pour le Gouvernement de la République de Maurice :

XAVIER-LUC DUVAL

ANNEX 1

TABLEAU DE ROUTE

Section 1

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées de la République de Maurice :

Points dans la République de Maurice – Points intermédiaires – Points sur le territoire du Royaume-Uni - Points au-delà

NOTES :

1. Les points intermédiaires ou les points au-delà peuvent être omis lors de tout vol, à condition que les services aient leur origine ou leur destination en un point situé dans la République de Maurice.

2. Le trafic (y compris toutes les formes d'arrêt en cours de route) pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points situés au Royaume-Uni, ou sur le territoire du Royaume-Uni pour être débarqué en un point au-delà, ou vice versa, mais seulement si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en conviennent de temps à autre.

3. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent combiner plusieurs points d'un même service sur le territoire de l'autre Partie contractante et desservir n'importe quelle combinaison de ces points dans le cadre d'un service international continu sans exercer les droits de trafic national, à l'exception de leurs droits propres d'escale.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées du Royaume-Uni :

Points sur le territoire du Royaume-Uni – Points intermédiaires – Points dans la République de Maurice – Points au-delà

NOTES :

1. Les points intermédiaires ou les points au-delà peuvent être omis lors de tout vol, à condition que les services aient leur origine ou leur destination en un point situé sur le territoire du Royaume-Uni.

2. Le trafic (y compris toutes les formes d'arrêt en cours de route) pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points situés en République de Maurice, ou sur le territoire de la République de Maurice pour être débarqué en un point au-delà, ou vice versa, mais seulement si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en conviennent autrement de temps à autre.

3. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent combiner plusieurs points d'un même service sur le territoire de l'autre Partie contractante et desservir n'importe quelle combinaison de ces points dans le cadre d'un service international continu sans exercer les droits de trafic national, à l'exception de leurs droits propres d'escale.

ANNEX 2

LISTE DES PAYS (AUTRES QUE LES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE) AINSI QUE LEURS RESSORTISSANTS POUVANT PRÉTENDRE À LA POSSESSION ET AU CONTRÔLE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN DÉSIGNÉES PAR LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

(Le nom du pays est suivi de l'intitulé de l'accord international pertinent autorisant la propriété et le contrôle d'entreprises de transport aérien désignées par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord).

(a) La République d'Islande (aux termes de l'Accord sur l'Espace économique européen);

(b) La Principauté du Liechtenstein (aux termes de l'Accord sur l'Espace économique européen);

(c) Le Royaume de Norvège (aux termes de l'Accord sur l'Espace économique européen);

(d) La Confédération suisse (aux termes de l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).