

No. 47861*

**United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and
St. Lucia**

Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Saint Lucia concerning air services (with annex). London, 13 April 2010

Entry into force: *13 April 2010 by signature, in accordance with article 23*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 22 October 2010*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

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

Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de Sainte-Lucie relatif aux services aériens (avec annexe). Londres, 13 avril 2010

Entrée en vigueur : *13 avril 2010 par signature, conformément à l'article 23*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 22 octobre 2010*

** Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF SAINT LUCIA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Saint Lucia hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944¹,

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

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 Saint Lucia, the Minister for Civil Aviation, 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 Annex hereto and any amendments to it 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 over flights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (h) the term "Air Operator's 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) the term "Caribbean Community Member state" means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty establishing the Caribbean Community.

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;
 - (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 Schedule annexed 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 airline or airlines designated by 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 Annex 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 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 United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

EITHER

- (i) it is established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community (EC) 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's 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;

OR

- (iv) the airline is incorporated and has its principal place of business in a territory for whose international relations the United Kingdom is responsible that is not part of the territory of the European Community, and holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that territory; and

- (b) in the case of an airline designated by Saint Lucia:

EITHER

- (i) it is established in the territory of a Caribbean Community Member state and has a valid Operating Licence in accordance with the applicable laws of Saint Lucia and/or if necessary a Caribbean Community Member state; and
- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Caribbean Community Member state responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, by a Caribbean Community Member state or its nationals, and shall at all times be effectively controlled by such states and/or such nationals;

OR

- (iv) the airline is incorporated and has its principal place of business in Saint Lucia and holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of Saint Lucia; and
- (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 and of the applicable laws of the Contracting Parties.

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 United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

EITHER

- (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's 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; or
- (iv) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between Saint Lucia and another European Community Member State, and Saint Lucia can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, the airline would be circumventing restrictions on the third, fourth and fifth freedom traffic rights imposed by that other Agreement;

OR, in the case of airlines authorised as a result of the operation of Article 4(2)(a) (iv):

- (v) the airline is not incorporated or does not have its principal place of business in a territory for whose international relations the United Kingdom is responsible that is not part of the territory of the European Community, or does not hold a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that territory;

Saint Lucia shall notify the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland in writing with reasons for its refusal, revocation, suspension or limitation as soon

as possible. In exercising its rights under this paragraph, Saint Lucia shall not discriminate between European Community air carriers on the grounds of nationality; or

(b) in the case of an airline designated by Saint Lucia:

EITHER

- (i) it is not established in the territory of a Member state of the Caribbean Community Member or does not have a valid Operating Licence in accordance with the applicable laws of Saint Lucia and if necessary a Member state of the Caribbean Community; or
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Caribbean Community Member state responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (iii) the airline is not owned and effectively controlled directly or through majority ownership by a Caribbean Community Member state and/or nationals of a Caribbean Community Member state; or
- (iv) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and another Caribbean Community Member State, and the United Kingdom can demonstrate that, by exercising traffic rights under this agreement on a route that includes a point in that other Member State, the airline would be circumventing restrictions on the third, fourth and fifth freedom traffic rights imposed by that other agreement;

OR, in the case of airlines authorised as a result of the operation of Article 4(2)(b)(iv):

- (v) the airline is not incorporated or does not have its principal place of business in Saint Lucia, or does not hold a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of Saint Lucia;

the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall notify Saint Lucia in writing with reasons for its refusal, revocation, suspension or limitation as soon as possible. In exercising its rights under this paragraph, the United Kingdom shall not discriminate between Caribbean Community air carriers on the grounds of nationality; or

- (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 and State Aids

(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 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, nor 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 has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

(6) Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

(7) State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

(8) Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

(9) If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party 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 in writing, of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. Such request shall be *simultaneously communicated* to the International Civil Aviation Organisation. 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 request by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 7

Tariffs

(1) For the purposes of this Agreement the term "tariffs" 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 freely by each designated airline.

(3) Each Contracting Party may require notification for information purposes to its aeronautical authorities of passenger tariffs to be charged from its territory by air carriers of the other Contracting Party not more than one day before it is proposed that the tariff will take effect.

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, 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.

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 1963², the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970³, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971⁴, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988⁵, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991⁶ 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 Saint Lucia, 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.

² Treaty Series No.126 (1969) Cmnd 4230

³ Treaty Series No.39 (1972) Cmnd 4956

⁴ Treaty Series No.10 (1974) Cmnd 5524

⁵ Treaty Series No.20 (1991) Cm 1470

⁶ Treaty Series No.134 (2000) Cm 5018

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

(1) 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.

(2) Where Saint Lucia has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Caribbean Community 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 Caribbean Community 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, 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, or between two points in the territory of the other state, unless that airline is entitled to operate and carry local traffic between those two points in its own right;
- (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, subject to arrangements made from time to time between the Contracting Parties.

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 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) An airline which is incorporated and has its principal place of business in the territory of one Contracting Party or in an European Community Member State or in a Caribbean Community Member State; and
- (b) Any airline or airlines entitled to be designated by a Contracting Party under Article 4;

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;
- (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

(1) The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, subject to paragraph (2) below, 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.

(2) Where local laws and regulations preclude the intermodal carriage of passengers by airlines, then each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards the onward transport of passengers.

ARTICLE 19

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. Such request may be in the form of an e-mail or fax, and shall be deemed to have been received, by the other Contracting Party, on the date sent.

ARTICLE 20

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 21

Amendment

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

ARTICLE 22

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.

Except as provided above, this Agreement shall terminate at midnight on the 10 year anniversary of its execution, whereon the parties may opt for a renewal on the same terms and conditions or on terms to be agreed. Any Contracting Party may at least six month prior to the termination of this Agreement serve written notice on the other Contracting Party informing of its intention to seek a renewal. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. 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 23

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature and shall replace the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Saint Lucia for Air Services between and beyond their respective territories done at Castries on 31 August 1989.

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

Done in duplicate at London this thirteenth day of April 2010

**For the Government of the United
Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland:**

For the Government of Saint Lucia

PAUL CLARK

ALLEN M CHASTANET

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1

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 Saint Lucia - 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. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Saint Lucia, nor picked up in the territory of Saint Lucia to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Saint Lucia:

Points in Saint Lucia - 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 Saint Lucia.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom, nor picked up in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

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

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de Sainte-Lucie, 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 complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs,

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 adoptés 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 celui de Sainte-Lucie, le Ministre de l'aéronautique civile ou, dans les deux cas, toute autre personne ou tout organisme habilité à exercer toute fonction actuellement exercée 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 à l'annexe audit 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 navi-

gation 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, telles que spécifiées dans le Certificat;

(i) L'expression « État membre de la Communauté européenne » signifie qu'un État a déjà adhéré au Traité instituant la Communauté européenne ou qu'il y adhérera;

(j) L'expression « État membre de la Communauté des Caraïbes » signifie qu'un État a déjà adhéré au Traité instituant la Communauté des Caraïbes ou qu'il y adhérera.

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

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés ci-après dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées ». Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués dans l'annexe au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en vertu d'un contrat de louage 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 événements politiques ou de circonstances particulières ou exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera, dans toute la mesure de ses moyens, d'assurer la poursuite dudit service par une réorganisation temporaire de ses routes.

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

Soit :

(i) Elle est établie sur le territoire du Royaume-Uni en vertu du Traité instituant la Communauté européenne (CE) et a obtenu d'un État membre de la Communauté européenne un permis d'exploitation, conformément au droit communautaire européen; et

(ii) Un réel contrôle de l'entreprise de transport aérien est exercé par l'État membre de la Communauté européenne qui a délivré le permis d'exploitation et que l'autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation; et

(iii) L'entreprise de transport aérien est la propriété, directement ou majoritairement, et que son contrôle est effectivement assuré par des États Membres de la Communauté européenne ou l'Association européenne de libre-échange et/ou par des ressortissants de ces États;

Soit :

(iv) L'entreprise de transport aérien est constituée en société et a son principal établissement sur un territoire dont le Royaume-Uni est chargé des relations internationales et qui ne fait pas partie du territoire de la Communauté européenne, et détient un permis d'exploitation aérienne valide délivré par l'autorité aéronautique dudit territoire; et

(b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par Sainte-Lucie :

Soit :

(i) Elle est établie sur le territoire d'un État membre de la Communauté des Caraïbes et a obtenu un permis d'exploitation, conformément aux lois applicables de Sainte-Lucie et/ou si nécessaire d'un État membre de la Communauté des Caraïbes; et

(ii) Un réel contrôle de l'entreprise de transport aérien est exercé par l'État membre de la Communauté des Caraïbes qui a délivré le permis

d'exploitation et que l'autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation; et

(iii) L'entreprise de transport aérien est la propriété, directement ou majoritairement d'un État membre de la Communauté des Caraïbes ou ses ressortissants, et qu'elle est toujours effectivement contrôlée par ces États et/ou ces ressortissants;

Soit :

(iv) L'entreprise de transport aérien est constituée en société et a son principal établissement à Sainte-Lucie et détient un permis d'exploitation aérienne valide délivré par l'autorité aéronautique de Sainte-Lucie; et

(c) L'entreprise de transport aérien désignée satisfait aux conditions prévues par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie contractante à laquelle la ou les demandes ont été soumises.

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer l'exploitation des services convenus, à condition que l'entreprise de transport aérien respecte les dispositions applicables du présent Accord et les lois applicables des Parties contractantes.

Article 5. Révocation ou suspension du permis d'exploitation

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

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

Soit :

(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 ne dispose pas d'une licence valide conformément au droit communautaire; 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 qui a délivré le permis d'exploitation aérienne ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou

(iii) L'entreprise de transport aérien n'est pas la propriété, directement ou majoritairement, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de la Communauté européenne ou l'Association européenne de libre-échange et/ou par des ressortissants de ces États; ou

(iv) L'entreprise de transport aérien est déjà autorisée à exploiter, au titre d'un accord bilatéral entre Sainte-Lucie et un autre État membre de la

Communauté européenne, et Sainte-Lucie peut prouver qu'en exerçant ses droits de trafic au titre du présent Accord sur une route qui inclut un point dans cet autre État membre, l'entreprise de transport aérien contournerait les restrictions sur les droits de trafic de troisième, quatrième et cinquième libertés imposés par cet autre Accord.

Soit :

Dans le cas d'entreprises de transport aérien autorisées du fait de l'exploitation prévue à l'alinéa (a) (iv) du paragraphe (2) de l'article 4 :

(v) L'entreprise de transport aérien n'est pas constituée en société ou n'a pas son principal établissement sur un territoire dont le Royaume-Uni est chargé des relations internationales et qui ne fait pas partie du territoire de la Communauté européenne, ou ne détient pas un permis d'exploitation aérienne valide délivré par l'autorité aéronautique dudit territoire;

Sainte-Lucie avisera dès que possible et par écrit le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord des raisons de son refus, de sa révocation, suspension ou limitation. En exerçant ses droits au titre du présent paragraphe, Sainte-Lucie n'opèrera pas de discrimination entre les transporteurs aériens en fonction de leur nationalité;

Ou

(b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par Sainte-Lucie :

Soit :

(i) L'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire d'un État membre de la Communauté des Caraïbes ou ne dispose pas d'une licence valide conformément aux lois applicables de Sainte-Lucie et si nécessaire d'un État membre de la Communauté des Caraïbes;

Ou

(ii) Le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé et assuré par l'État membre de la Communauté des Caraïbes chargé de délivrer son permis d'exploitation aérienne ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou

(iii) L'entreprise de transport aérien n'est pas la propriété, directement ou majoritairement, et n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de la Communauté des Caraïbes et/ou des ressortissants d'un État membre de la Communauté des Caraïbes; ou

(iv) L'entreprise de transport aérien est déjà autorisée à exploiter, au titre d'un accord bilatéral entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et un autre État membre de la Communauté des Caraïbes et le Royaume-Uni peut prouver qu'en exerçant ses droits de trafic au titre du présent Accord sur une route qui inclut un point dans cet autre État membre, l'entreprise de transport aérien contournerait les re-

strictions sur les droits de trafic de troisième, quatrième et cinquième libertés imposés par cet autre Accord;

Soit, dans le cas d'entreprises de transport aérien autorisées du fait de l'exploitation prévue à l'alinéa (b) (iv) du paragraphe (2) de l'article 4 :

(v) L'entreprise de transport aérien n'est pas constituée en société ou n'a pas son principal établissement à Sainte-Lucie ou ne détient pas un permis d'exploitation aérienne valide délivré par l'autorité aéronautique de Sainte-Lucie;

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord avisera dès que possible et par écrit Sainte-Lucie des raisons de son refus, de sa révocation, suspension ou limitation. En exerçant ses droits en vertu du présent paragraphe, le Royaume-Uni n'opèrera pas de discrimination entre les transporteurs aériens de la Communauté des Caraïbes en fonction de leur nationalité; ou

(c) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien ne respecte pas la législation, les réglementations ou les règles normalement et raisonnablement appliquées par la Partie contractante qui accorde les droits en question; ou

(d) Si l'entreprise de transport aérien manque d'une autre façon d'exploiter son service conformément aux conditions prescrites au titre du présent Accord; ou

(e) Dans le cas où l'autre Partie contractante manque de prendre des mesures adéquates pour améliorer la sécurité, conformément au paragraphe 2 de l'article 10; ou

(f) Conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 10.

(2) À moins qu'une révocation, une suspension ou une imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article ne s'impose d'une façon immédiate pour empêcher d'autres manquements aux lois, réglementations ou règlements, le droit en question n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Concurrence loyale et subventions publiques

(1) Les entreprises de transport aérien désignées 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 l'entreprise de transport aérien désignée à décider de la fréquence et de la capacité des services de transport aérien internationaux qu'elle est capable d'assurer. En vertu de ce droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf pour des raisons de douane, des motifs techniques, opérationnels ou écologiques dans des conditions uniformes respectant les dispositions de l'article 15 de la Convention.

(3) Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie des exigences de préoption, de rapport de partage du trafic, de droit de non opposition ou autre condition en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui seraient incompatibles avec les buts du présent Accord.

(4) Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre la communication, aux fins d'approbation, des horaires, programmes pour les vols non réguliers ou des plans opérationnels sauf, de manière non discriminatoire, si l'application des conditions uniformes visée au paragraphe 2 du présent article l'exige. Si une des Parties contractantes 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 de l'autre Partie contractante.

(5) Aucune des Parties contractantes ne permet à son ou à ses entreprises 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'affaiblir sérieusement un concurrent ou de l'exclure d'une route.

(6) Aucune des Parties contractantes ne fournit ni n'autorise une subvention publique ou un soutien public pour son ou ses entreprises de transport aérien désignées d'une façon qui nuirait à la concurrence loyale des entreprises de transport aérien de l'autre Partie et les empêcherait de lutter à armes égales pour fournir des services de transport aérien internationaux régis par le présent Accord.

(7) L'expression « subvention publique » ou « soutien public » désigne l'octroi direct ou indirect d'un soutien de façon non discriminatoire à une entreprise de transport aérien désignée, par l'État ou par un organisme public ou privé désigné ou contrôlé par l'État. Il peut s'agir, sans limitation, de la compensation de pertes d'exploitation, de l'apport de capitaux, de subventions non remboursables ou de prêts dans des conditions privilégiées; de l'octroi d'avantages financiers sous forme de la non-perception de bénéfices ou du non-recouvrement de créances; de la renonciation à une rémunération normale des ressources publiques engagées; d'exonérations fiscales; de compensation des charges financières imposées par les autorités publiques; ou d'accès discriminatoire à des installations aéroportuaires, du carburant ou d'autres installations raisonnables nécessaires pour le fonctionnement normal des services aériens.

(8) Lorsqu'une Partie contractante fournit une subvention publique ou un soutien public à une entreprise de transport aérien désignée pour des services exploités en vertu du présent Accord, elle demandera à cette entreprise d'identifier la subvention ou le soutien clairement et séparément dans ses comptes.

(9) Si l'une des Parties contractantes estime que ses entreprises de transport aérien désignées sont victimes d'une discrimination ou de pratiques inéquitables, ou qu'une subvention ou une aide envisagée ou accordée par l'autre Partie contractante pour ou aux transporteurs aériens de cette dernière fausserait ou fausse la concurrence loyale des entreprises de transport aérien de la première Partie et les empêcherait de lutter à armes égales pour fournir des services de transport aérien internationaux régis par le présent Accord, elle peut demander la tenue de consultations et informer par écrit l'autre Partie contractante des motifs de son mécontentement. Ces consultations doivent se tenir 30 jours au plus tard après la réception de la demande. Cette demande est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après réception de la demande par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 7. Tarifs

(1) Aux fins du présent Accord, le terme « tarif » s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que des conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les tarifs et les conditions pour les agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions pour le transport du courrier.

(2) Chaque Partie contractante autorise les entreprises de transport aérien désignées à fixer librement les tarifs des services aériens.

(3) Chaque Partie contractante peut exiger, à des fins d'information de ses autorités aéronautiques, une notification des tarifs appliqués aux passagers en provenance de son territoire par les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante pas plus d'un jour avant la date à laquelle il est proposé d'appliquer ce tarif.

Article 8. Droits de douane, taxes et frais

(1) Les Parties contractantes exemptent 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; et

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, lubrifiants et les 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 Partie, pour faciliter les travaux dans un ou plusieurs domaines comme :

- (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 le 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 désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

(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 désignées 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.

Article 9. Sécurité de l'aviation

(1) Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie 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 aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation réciproque qu'elles ont de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir 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 des 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

supplémentaire de Montréal pour la répression des actes de violence illicites dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention relative au marquage des explosifs plastiques aux fins de détection signée à Montréal le 1er mars 1991 et de tout autre accord sur la sécurité de l'aviation qui devient contraignant pour les 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 contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne en vigueur et, dans la mesure où elles peuvent les appliquer, aux pratiques recommandées, établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention de Chicago. Chaque Partie exige des entreprises de transport aérien qu'elle a désignées pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que des exploitants d'aéroports sur son territoire, qu'ils agissent conformément auxdites dispositions.

(5) Chaque Partie contractante convient que les entreprises de transport aérien désignées doivent observer les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation mentionnées au paragraphe 4 du présent article, exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire. En ce qui concerne leur départ du territoire du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ou leur séjour sur ce dernier, les entreprises de transport aérien désignées doivent observer les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation, conformément à la législation de la Communauté européenne. En ce qui concerne leur départ du territoire de Sainte-Lucie ou leur séjour sur ce dernier, les entreprises de transport aérien désignées doivent observer les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans cet État. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées à la sécurité exercée sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour procéder à l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord de l'aéronef, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. De même, chaque Partie contractante répond de façon favorable à toute demande émanant de l'autre Partie pour la prise de mesures spéciales de sécurité en vue de faire face à une menace particulière.

(6) Lorsque se produit un incident ou que plane la menace de capture illicite d'un aéronef civil ou autres actes illicites à l'encontre de la sécurité de l'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, ou encore des aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et autres mesures appropriées afin de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines 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 du permis 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) 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 inspec-

tion, 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 de la circulation aérienne

(1) Lorsque le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a désigné une entreprise dont le contrôle est assuré par un autre État membre de la Communauté européenne, les droits de l'autre Partie contractante, aux termes 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.

(2) Lorsque Sainte-Lucie a désigné une entreprise dont le contrôle est assuré par un autre État membre de la Communauté des Caraïbes, 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 des Caraïbes, et pour ce qui est de l'autorisation d'exploitation de l'entreprise considérée.

Article 12. Partage de codes

Toute entreprise de transport aérien désignée peut, sous réserve de la législation et de la réglementation applicables régissant la concurrence, conclure des accords de partage de codes avec n'importe quelle autre entreprise ou entreprises de transport aérien, à condition que :

- (i) Chaque vol formant partie d'un service auquel les arrangements s'appliquent soit assuré par une entreprise habilitée;
- (ii) Aucune des entreprises de transport aérien concernées n'offrent des services pour le transport de trafic local entre deux points quelconques, sauf si elle est habilitée à exploiter et à transporter sous son nom du trafic local entre lesdits points; et
- (iii) Pour ce qui est de chaque billet vendu, l'acheteur est informé au point de vente du nom de l'entreprise de transport aérien qui exploitera les différents secteurs du service.

Article 13. Leasing

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'exploiter des services avec des aéronefs (ou aéronefs plus équipage) loués en leasing auprès d'une compagnie aérienne, y compris d'autres entreprises de transport aérien, sous réserve des arrangements qui sont conclus de temps à autre entre les Parties contractantes.

Article 14. Manutention au sol

Sous réserve de la législation et de la réglementation de chaque Partie contractante, y compris dans le cas du Royaume-Uni, du droit communautaire européen, chaque entreprise de transport aérien désignée est habilitée, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à se charger elle-même de sa manutention au sol ou, si elle souhaite, de choisir entre plusieurs sous-traitants fournissant des services de manutention au sol pour la soustraire en tout ou en partie. Lorsque cette législation et cette réglementation limitent ou empêchent la manutention au sol par ses propres moyens, et lorsqu'il n'y a pas de concurrence réelle entre les fournisseurs susceptibles de fournir lesdits services, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux services de manutention au sol assurés par ses soins ou par un ou des fournisseurs.

Article 15. Transferts 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 en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert. 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

(a) Une entreprise de transport aérien qui est constituée en société et a son principal établissement sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou dans un État membre de la Communauté européenne ou dans un État membre de la Communauté des Caraïbes; et

(b) Toute entreprise de transport aérien pouvant être désignée par une Partie contractante au titre de l'article 4;

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 organisation, société, ou entreprise de transport aérien installée sur le territoire de l'autre Partie contractante;

(iii) Ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante;

(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 de l'autre Partie compétents en la matière sont justes, raisonnables, non discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, les redevances de cette nature sont appliquées 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 par une Partie contractante aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent représenter, mais non dépasser, le coût intégral pris en charge par les autorités ou organismes compétents pour fournir les installations et services appropriés d'aéroport, de navigation, de sécurité aérienne et à caractère environnemental, à l'aéroport ou dans le système de l'aéroport. Ces redevances peuvent comprendre un rendement raisonnable de l'actif après amortissement. Les installations et les services faisant l'objet de redevances d'usage doivent être fournis en fonction de leur efficacité et de leur rentabilité.

(3) Chacune des Parties contractantes s'efforce de faire en sorte que des consultations aient lieu entre les autorités ou organismes compétents établis sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les installations et services, et que les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien échangent ces informations si nécessaire pour permettre un examen du caractère raisonnable des redevances, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chacune des Parties contractantes s'efforce de faire en sorte que les autorités compétentes communiquent aux usagers, avec un préavis raisonnable, toute proposition de modification des redevances d'usage pour qu'ils puissent exprimer leur point de vue avant que lesdites modifications ne soient apportées.

(4) Aucune Partie contractante 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 faire réaliser, dans un délai raisonnable, l'examen des redevances ou pratiques faisant l'objet d'une plainte de l'autre Partie; ou

(b) À la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

Article 18. Transport intermodal

(1) Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont habilitées à utiliser, sous réserve du paragraphe (2) ci-dessous, dans le cadre des services aériens, tout moyen de transport intermodal vers n'importe quel point des territoires des Parties contractantes ou de pays tiers ou à partir de ces points. Les entreprises peuvent choisir d'exploiter leur propre transport intermodal ou de le fournir par le biais d'arrangements, tels que partage de codes avec d'autres transporteurs. Lesdits services peuvent être proposés comme services au long cours et à un prix unique pour les transports aériens intermodaux combinés, à condition que les passagers et les armateurs disposent de renseignements sur les fournisseurs des transports en question.

(2) Lorsque les lois et réglementations nationales interdisent le transport intermodal de passagers par des entreprises de transport aérien, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de façon non discriminatoire en ce qui concerne le transport des passagers.

Article 19. Consultation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations avec l'autre en ce qui concerne la mise en œuvre, 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. Cette demande peut être effectuée sous forme de courrier électronique ou de télécopie et est réputée avoir été reçue par l'autre Partie contractante à la date de son envoi.

Article 20. Règlement des litiges

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

(2) Si les Parties contractantes 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 désigna-

tion. 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) Sous réserve des dispositions ci-après du présent article ou à moins que les Parties contractantes en conviennent autrement, le tribunal arbitral définit les limites de sa juridiction et fixe son règlement intérieur. 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 21. Amendements

Le présent Accord peut être amendé par un échange de notes entre les Parties contractantes.

Article 22. 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.

À l'exception des cas décrits ci-dessus, le présent Accord prend fin à minuit lors du 10e anniversaire de son exécution. Les parties peuvent alors choisir de le renouveler dans les mêmes conditions ou dans des conditions convenues. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut, au moins six mois avant la dénonciation du présent Accord, signifier une notification écrite à l'autre Partie contractante l'informant de son intention de demander un renouvellement. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. 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 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature et remplace l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de Sainte-Lucie relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà, fait à Castries le 31 août 1989.

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

FAIT à Londres le 13 avril 2010, en double exemplaire.

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

PAUL CLARK

Pour le Gouvernement de Sainte-Lucie :

ALLEN M. CHASTANET

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

SECTION 1

Routes devant être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Royaume-Uni

Points sur le territoire du Royaume-Uni – Points intermédiaires – Points à Sainte-Lucie – Points au-delà

Notes :

1. Les points intermédiaires ou les points au-delà peuvent être omis à l'occasion de n'importe quel vol, à condition que le service commence ou se termine sur le territoire du Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire pour être ensuite déchargé sur le territoire de Sainte-Lucie, ou embarqué sur le territoire de Sainte-Lucie pour être déchargé sur un point au-delà et vice versa, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en décident autrement de temps à autre. La présente restriction s'applique également à toutes les formes d'arrêt en cours de route.

SECTION 2

Routes devant être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de Sainte-Lucie :

Points à Sainte-Lucie – 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 à l'occasion de n'importe quel vol, à condition que le service commence ou se termine à Sainte-Lucie.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire pour être ensuite déchargé sur le territoire du Royaume-Uni ou embarqué sur le territoire du Royaume-Uni pour être déchargé sur un point au-delà et vice versa, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en décident autrement de temps à autre. La présente restriction s'applique également à toutes les formes d'arrêt en cours de route.