

No. 39547

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

Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Grenada concerning air services (with annex). St. George's, 16 April 2002

Entry into force: *16 April 2002 by signature, in accordance with article 19*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 11 September 2003*

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

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la Grenade (avec annexe). Saint George's, 16 avril 2002

Entrée en vigueur : *16 avril 2002 par signature, conformément à l'article 19*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 11 septembre 2003*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

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

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

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

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

Have agreed as follows:

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 the Environment, Transport and the Regions, for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of Grenada, 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 overflights), 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 by the aeronautical authorities of a Contracting Party 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.

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 Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

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

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, 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 of Airlines

(1) Each Contracting Party may designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and may withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.

(3) The aeronautical authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy that authority that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by that authority in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

(4) Each Contracting Party may refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that the airline is:

(i) incorporated and has its principal place of business in the territory of the other Contracting Party; and

(ii) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of the other Contracting Party.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party may revoke an operating authorization or suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) in any case where it is not satisfied that the airline:

(i) is incorporated and has its principal place of business in the territory of the other Contracting Party; and

(ii) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of the other Contracting Party, or

(b) 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

(c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(d) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 14; or

(e) in accordance with paragraph (6) of Article 14.

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

Article 6. Fair Competition

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. (2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market-based considerations. Neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airlines of the other, except according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.

(3) 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.

Article 7. Tariffs

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

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

(3) Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by its own designated airline or airlines. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any tariffs to be charged by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraphs 5 or 6 below.

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

(a) the protection of consumers from tariffs that are excessive due to the abuse of market power;

(b) the prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from the route.

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

(6) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged or proposed to be charged by an airline of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph 4 above, it may request consultations and notify the

other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 14 days after receipt of the request. Without a mutual agreement the tariff shall take effect or continue in effect.

Article 8. Custom Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

(a) 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

(b) 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
- (c) 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 each case that 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 reliefs from such other Contracting Party.

Article 9. Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 December 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988) form an integral part of this Agreement.

(2) 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.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that their airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. 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.

(5) 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 as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authority of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party at its request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required to determine the amount of traffic carried on the agreed services by the designated airline or airlines of the Contracting Party referred to first in this Article.

Article 11. 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 12. Airline Representation and Sales

An airline which is:

(a) incorporated and has its principal place of business in the territory of one Contracting Party; and

(b) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that Contracting Party; may:

(i) in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;

(ii) use the services and personnel of any other organization, 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 13. User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between their competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 14. 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 (I) of this Agreement (revocation or suspension of operating authorization).

(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 authorized 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;

(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 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization 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 15. Consultation

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

Article 16. 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 17. Amendment

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

Article 18. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 19. Entry into Force

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

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

Done in duplicate at St. George's this 16th day of April, in the year two thousand and two, in the English language.

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

J. WHITE

For the Government of Grenada:

B. HOOD

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

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

Points in the United Kingdom - Intermediate Points - Points in Grenada - Points Beyond.

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Grenada or in the territory of Grenada 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 Grenada:

Points in Grenada - Intermediate Points - Points in 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 Grenada.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or 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 RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA GRENADE

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la Grenade, 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 sauf indication contraire du contexte:

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 et couvre également:

i) tout amendement à ladite Convention, qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et

ii) toutes Annexes ou tous amendements adoptés aux termes de l'Article 90 de ladite Convention, dans la mesure où lesdits amendements ou annexes sont à un moment déterminé en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État à l'Environnement, aux transports et aux régions, aux fins de l'Article 7, la Direction de l'aviation civile et, dans le cas de la Grenade, le Ministre chargé de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité(e) à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités mentionnées ci-dessus ou des fonctions similaires;

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

d) le terme "territoire", lorsqu'il s'agit d'un État, a la signification 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 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 les autorités aéronautiques ou que ces dernières permettent de per-

cevoir, pour l'utilisation des aéroports et de leurs installations ou des facilités de navigation aérienne, y compris les facilités et services connexes, par leurs aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leurs cargaisons;

h) l'expression "Permis d'exploitation aérienne" désigne un document, délivré à une entreprise de transport aérien par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, qui affirme que l'entreprise en question possède les nécessaires aptitudes professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation satisfaisante des aéronefs pour les activités spécifiées dans le certificat.

Article 2. Champ d'application de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord relèvent de 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 Partie contractante 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 Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section appropriée du tableau de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés "les services convenus" et les "routes indiquées". Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes ont, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés de ladite route, indiqués dans le tableau de l'Annexe au présent Accord, pour embarquer ou débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

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

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

Article 4. Désignation des entreprises de transport aérien et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de révoquer ou de modifier de telles désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations voulues à la ou aux entreprise(s) de transport aérien désignée(s).

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle détient les permis et autorisations exigés par les autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante et qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante peut refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice par un transporteur des droits stipulés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie contractante n'est pas certaine que l'entreprise est:

i) constituée et a son principal centre d'activités sur le territoire de l'autre Partie contractante;

ii) est titulaire d'un permis d'exploitation aérienne valide, délivré par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice des droits aux conditions qu'elle juge nécessaires:

a) dans tous les cas où elle n'a pas la certitude que l'entreprise:

i) est constituée et a son principal centre d'activités sur le territoire de l'autre Partie contractante; ou

ii) est titulaire d'un permis d'exploitation aérienne valide, délivré par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante; ou

b) dans les cas où cette entreprise de transport aérien n'observe pas les lois et les règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

c) dans le cas où cette entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord; ou

d) dans les cas où l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité, conformément au paragraphe 2 de l'article 14; ou

e) en conformité avec le paragraphe 6 de l'article 14.

2. Sauf nécessité urgente de prendre une mesure de retrait ou de suspension de l'autorisation d'exploitation, mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Concurrence loyale

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 permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de décider de la fréquence et la capacité des services de transport aérien qu'elle offre sur la base de considérations commerciales déterminées par la situation du marché. Aucune des Parties contractantes ne restreint unilatéralement les activités des entreprises de transport aérien désignées de l'autre, sauf en conformité avec les dispositions du présent Accord ou des conditions uniformément appliquées dans le cadre de la Convention.

3. Aucune des Parties ne permet à son ou ses entreprise(s) de transport aérien désignée(s), soit en conjonction avec 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.

Article 7. Tarifs

1. Aux fins des présent arrangements, le terme "tarif" désigne le prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions régissant l'application de ces prix, y compris les commissions et les conditions de l'agence et des 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 les tarifs pour les services aériens en tenant compte des aspects commerciaux du marché. Aucune des Parties contractantes ne demande à ses entreprises de transport aérien de se consulter avec d'autres compagnies aériennes sur les tarifs qu'elles fixent ou se proposent de fixer pour les services relevant desdits arrangements.

3. Chaque Partie contractante peut exiger la notification ou le dépôt d'un tarif établi par sa ou ses entreprise(s) de transport aérien. Aucune ne demande la notification ou le dépôt des tarifs établis par la ou les entreprise(s) désignée(s) de l'autre Partie contractante. Ces tarifs demeurent en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient par la suite invalidés aux termes des paragraphes 5 ou 6 ci-dessous.

4. L'intervention des Parties contractantes est limitée à:

a) la protection des consommateurs contre les tarifs excessifs dus à l'abus de position dominante;

b) la prévention des tarifs dont l'application relève du dumping qui a ou pourrait avoir pour conséquence d'écraser un concurrent ou de l'exclure de la route.

5. Chaque Partie contractante peut unilatéralement rejeter un tarif déposé ou fixé par une de ses propres entreprises désignées. Toutefois, une telle intervention n'est envisageable que si les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante jugent que le tarif proposé ou demandé répond à un des critères énumérés dans le paragraphe 4 ci-dessus.

6. Aucune des Parties contractantes ne prend de mesure unilatérale pour prévenir l'entrée en vigueur ou la poursuite d'un tarif établi ou proposé par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante. Si l'une d'entre elles estime que ce tarif est incompatible avec les considérations exposées au paragraphe 4 ci-dessus, elle peut demander des consultations et notifier à l'autre les raisons de son désaccord. Les dites consultations auront lieu au plus tard 14 jours après la réception de la demande. Sans accord mutuel, le tarif entre en vigueur ou continue d'être appliqué.

Article 8. Droits de douane

1. Un aéronef exploité en service aérien international par l'entreprise de transport aérien ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une ou l'autre Partie contractante est exonéré de tous les droits de douane, taxes nationales d'accise et autres impôts nationaux, de même que:

a) 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 révision, ainsi que les pièces de rechange;

ii) l'équipement pour le transport des passagers, ainsi que les éléments qui le composent;

iii) les équipements de chargement et de déchargement, ainsi que les pièces qui les composent;

iv) le matériel de sécurité, y compris les pièces qui le composent, pour incorporation dans l'équipement de sécurité;

v) le matériel d'instruction et les aides de formation;

vi) la documentation sur l'entreprise de transport aérien et ses opérateurs; et

b) les articles suivants, introduits par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante ou fournis à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante, à savoir;

i) les approvisionnements de bord (y compris mais non exclusivement les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), qu'ils soient introduits ou pris à bord sur le territoire de l'autre Partie contractante;

ii) les carburants, lubrifiants et autres approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;

iii) les pièces détachées, y compris les moteurs; et

c) l'équipement informatique et ses composantes introduits par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante pour faciliter les travaux dans un ou plusieurs domaines tels que:

- i) les réparations, l'entretien ou la révision de l'aéronef;
- ii) la prise en charge des passagers à l'aéroport et à bord de l'aéronef;
- iii) le chargement du fret ou le déchargement des marchandises de l'aéronef;
- iv) des contrôles de sécurité en ce qui concerne les passagers ou les marchandises;

à condition que, dans chaque cas, les éléments soient utilisés à bord d'un aéronef ou dans les limites d'un aéroport international en liaison avec l'établissement ou le fonctionnement d'un service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée concernée.

2. L'exonération des droits de douane, taxes nationales d'accise et autres impôts nationaux similaires ne s'étend pas aux frais fondés sur le coût des services fournis par l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) 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 au cas où 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 entreprise(s) de transport aérien bénéficie(nt) des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 9. Sécurité aérienne

1. La certitude que la sécurité est assurée pour tous les aéronefs, leurs passagers et leur équipage étant une condition préalable fondamentale à l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre tous actes ou interventions illicites et notamment leurs obligations au titre des Conventions de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 décembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes de violence illicites dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, font partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se fournissent réciproquement 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 de leurs équipages, com-

me des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que pour faire face à toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables et, dans la mesure où elles doivent les appliquer, aux pratiques recommandées, définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention de Chicago; elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement et la résidence permanente sont situés sur leur territoire, qu'ils se conforment aux dispositions relatives à la sécurité aérienne. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sécurité aérienne inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante prévient l'autre de son intention de notifier toute différence.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers et leurs bagages à main et réaliser toutes les vérifications voulues sur l'équipage, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les approvisionnements de bord avant et pendant le chargement ou le déchargement et à ce que ces mesures soient modifiées de façon à répondre efficacement à une intensification des menaces. Chaque Partie contractante convient que ses entreprises de transport aérien peuvent être requises de respecter les dispositions concernant la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3, demandées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire, le départ de ce dernier, et pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante. En outre, chacune des Parties contractantes réagit favorablement à toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue de la prise de mesures spéciales de sécurité pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace d'un incident de capture d'un aéronef civil ou autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête à l'autre son assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue 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. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci peuvent avoir besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Partie contractante mentionnée en premier dans le présent article.

Article 11. Transfert des recettes

Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir et de transférer dans son pays les recettes locales en excédent des dépenses locales. Ces conversions et transferts sont autorisés, sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions courantes, qui est en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et

transfert, et elles ne sont soumises à aucune charge autre que celles normalement perçues par les banques pour effectuer ces conversions et ces transferts.

Article 12. Représentation des entreprises de transport aérien et exploitation commerciale

Une entreprise de transport aérien qui:

a) est constituée et a son principal centre d'activités sur le territoire d'une Partie contractante,

b) est titulaire d'un permis d'exploitation aérienne valide, délivré par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante;

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 contractante ses cadres de direction, ses agents techniques et autres personnels spécialisés que l'entreprise considère nécessaires pour assurer les services de transport aérien;

ii) faire appel aux services et au personnel d'une autre société, entreprise de transport aérien ou compagnie aérienne installée sur le territoire de l'autre Partie contractante;

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

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 13. Redevances d'usage

1. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et les installations fournis par les autorités qui imposent ces redevances, le cas échéant, par l'intermédiaire des organisations représentant ces entreprises. Un délai raisonnable accompagne la notification de tous changements proposés dans le montant des redevances, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements soient effectifs. Par ailleurs, chaque Partie contractante encourage les échanges de renseignements appropriés entre les autorités compétentes et les usagers concernant ces redevances.

Article 14. Sûreté de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sûreté 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. Si, après de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans un quelconque domaine, des normes de sûreté 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 pour respecter ces normes et ladite autre Partie prend les mesures correspondantes appropriées; si elle ne les prend pas, dans les 15 jours ou dans un délai plus long dont il peut être éventuellement convenu, cette absence constitue un motif pour l'application des dispositions de l'article 5 1) du présent Accord (Révocation ou suspension des autorisations 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 l'une des Parties contractantes pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur ce territoire, être examiné par des représentants autorisés de cette autre Partie, qui montent à bord et inspectent l'extérieur de l'aéronef pour vérifier la validité de ses documents et de ceux de son équipage, ainsi que son état apparent et celui de son appareillage, dénommé dans le présent article "contrôle inopiné d'escale", à condition de ne pas provoquer de retards excessifs.

4. Si ledit contrôle ou une série de contrôles de cette nature donne des raisons sérieuses de penser que

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

b) les normes de sûreté définies à cette date, conformément à la Convention de Chicago, ne sont pas appliquées ou respectées effectivement,

la Partie contractante qui procède au contrôle, 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 certificats ou licences concernant cet aéronef ou l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou validés ou bien les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales définies en application de cette Convention.

5. Si le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef de cette entreprise ou de ces entreprises aux fins de contrôle, 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 l'autre

Partie si elle conclut, à la suite d'un contrôle inopiné d'escale ou d'une série de contrôles, d'un refus d'accès aux fins d'un tel contrôle, 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 15. Consultations

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

Article 16. Règlement des différends

1. En cas de différend entre elles, quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par des négociations.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé, sinon le différend est, à la demande de l'une d'entre elles, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, qui sera 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 arbitres, dans les 60 jours qui suivent la désignation du second;

b) si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été faite dans les délais indiqués ci-dessus, chacune des Parties contractantes peut prier le Président de la Cour internationale de Justice de procéder aux nominations nécessaires dans les 30 jours. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-président procède à la désignation. Si le Vice-président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le membre de la Cour internationale de Justice, qui vient immédiatement après et qui n'a la nationalité 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 sa propre procédure. Sur instructions du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une réunion 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 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 contrac-

tante présente sa réponse dans les 60 jours qui suivent le dépôt du mémorandum de l'autre Partie contractante. A la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient 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 débats ou, en l'absence de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Les Parties contractantes peuvent présenter une demande d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence 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 sentence du tribunal est contraignante pour 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 toute dépense encourue par le Président ou le Vice-président de la Cour internationale de justice pour l'exécution des démarches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 17. Amendement

Les amendements au présent Accord, dont sont convenues les Parties contractantes, entrent en vigueur une fois confirmés par un échange de notes.

Article 18. 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 de ladite période. 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 19. Entrée en vigueur

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

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à St. George's le 16 avril 2002 en langue anglaise.

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

J. WHITE

Pour le Gouvernement de la Grenade:

B. HOOD

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes devant être exploitées par la ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) du Royaume-Uni:

Points au Royaume-Uni -- Points intermédiaires -- Points à la Grenade -- Points au-delà.

Notes :

1. Les escales aux points intermédiaires ou aux points au-delà peuvent être omises à l'occasion de n'importe quel vol, à condition que le service commence ou se termine au Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire pour être ensuite déchargé sur le territoire de la Grenade ou sur le territoire de la Grenade 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 de transit par correspondance.

Deuxième section.

Routes devant être exploitées par la ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de la Grenade:

Points à la Grenade -- Points intermédiaires -- Points au Royaume-Uni -- Points au-delà.

Notes :

1. Les escales aux points intermédiaires ou aux points au-delà peuvent être omises à l'occasion de n'importe quel vol, à condition que le service commence ou se termine à la Grenade.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire pour être ensuite déchargé sur le territoire du Royaume-Uni ou 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 de transit par correspondance.