

No. 32366

**AUSTRALIA
and
MAURITIUS**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed at
Port Lonis on 31 March 1995**

Rectification of the above-mentioned Agreement

Authentic texts: English.

Registered by Australia on 30 November 1995.

**AUSTRALIE
et
MAURICE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Port-Louis le 31 mars 1995**

Rectification de l'Accord susmentionné

Textes authentiques : anglais.

Enregistrés par l'Australie le 30 novembre 1995.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MAURITIUS
RELATING TO AIR SERVICES

PREAMBLE

The Government of Australia and the Government of the Republic of Mauritius (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;²

DESIRING to conclude an agreement for the purpose of establishing scheduled air services;

HAVE AGREED as follows:-

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

(a) "aeronautical authorities" means for each Contracting Party the authority or authorities as

¹ Came into force on 31 March 1995, by signature, in accordance with article 24.

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

- notified in writing from time to time by one Contracting Party to the other Contracting Party;
- (b) "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo in accordance with agreed capacity entitlements;
- (c) "agreement" means this Agreement and the Annex attached thereto;
- (d) "cargo" includes mail;
- (e) "convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments have become effective for or have been adopted by both Contracting Parties;
- (f) "designated airline" means an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 5 of this Agreement;
- (g) "ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling and the provision of catering facilities;
- (h) "specified routes" means the routes specified in the Annex to this Agreement;

- (i) "tariffs" means the prices to be charged for the public transport of passengers, baggage and cargo (excluding mail) on scheduled air services including the conditions governing availability or applicability of such prices and the charges and conditions for services ancillary to such transport; and
- (j) "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of this Agreement and all references to this Agreement, unless otherwise expressly provided, shall apply to the said Annex.

ARTICLE 2

APPLICATION OF THE CONVENTION

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services operated in accordance with this Agreement.

ARTICLE 3

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of the Contracting Party relating to admission to, flight within or departure from its

territory of aircraft of its designated airline engaged in international air services or to the operation or navigation of such aircraft while within its territory shall likewise apply to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations) shall be applicable to the passengers, crew, cargo and the aircraft of designated airlines of the other Contracting Party while they are in the territory of the first Contracting Party. Such laws and regulations shall be applied equally by each Contracting Party to the passengers, crew, cargo and aircraft of all countries without distinction as to nationality of airline.

ARTICLE 4

GRANT OF RIGHTS

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

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

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex thereto.

3. The airline 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 named on the specified routes for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo, while operating an agreed service on a specified route.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers or cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

5. For the purpose of the application of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, each Contracting Party may specify the

routes to be followed above its territory by the designated airline of the other Contracting Party and the airports which may be used.

6. At points on the specified routes, each of the designated airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

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

ARTICLE 5

DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any designation of an airline.

2. On receipt of notice of such designation the other Contracting Party, shall, subject to the provisions of

paragraphs 3 and 4 of this Article, with the least possible delay, grant to the designated airline the appropriate operating authorisations.

3. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified by Article 4 (Grant of Rights) in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the Airline or in its nationals.

5. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of Articles 8 (Tariffs) and 9 (Filing of Airline Timetables) have been complied with.

ARTICLE 6REVOCATION AND SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATIONS

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 4 (Grant of Rights) by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any case where -

- (a) it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals;
- (b) that airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or regulations, such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of the request for such consultations.

ARTICLE 7PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATION OF AGREED SERVICES

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo originating in Australia and destined for Mauritius and vice-versa.
4. Provision by designated airlines for the carriage of traffic originating in or destined for points on their specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking into account local and regional services; and
- (c) the requirements of through airline operations.

5. The capacity and frequency which may be provided in accordance with this Article by the designated airline of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airline concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

ARTICLE 8

TARIFFS

1. The tariffs for the transportation of traffic between the territories of the Contracting Parties on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interests of users of air transportation, cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be established in accordance with the following provisions:

- (a) Tariffs may be proposed either jointly by the designated airlines of the Contracting Parties or individually by the designated airline of each Contracting Party.
- (b) Tariffs proposed under paragraph (a) above shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. This period may be reduced subject to the agreement of the said authorities.
- (c) This approval may be given expressly or if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within fifteen (15) days from the date of submission, in accordance with paragraph 2(b) of this Article, these tariffs shall be considered as approved by the aeronautical authority concerned. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 2(b) of this Article, the aeronautical authorities may mutually determine that the period within which any disapproval must be notified shall be less than fifteen (15) days.
- (d) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve any tariff submitted to them under the provisions of paragraph

- 2(b) of this Article they may mutually determine the tariff.
- (e) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. A tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.
- (f) The designated airline of each Contracting Party shall be permitted to match any publicly available tariff established in accordance with this Article on a basis which would not necessarily be identical but would be broadly equivalent in terms of routing, applicable conditions and standard of service. Consistent with its route entitlements the designated airline of one Contracting Party shall also be permitted to match identically any publicly available tariff approved for international air transportation between points in the territory of the other Contracting Party and a third country.
- (g) Matching tariff filings shall be made at least one (1) day before the proposed date of the introduction of the tariff, and shall include satisfactory evidence of the availability of the tariffs to be matched in accordance with the matching requirements of this Article.

ARTICLE 9FILING OF AIRLINE TIMETABLES

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause its designated airline to submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at least thirty five (35) days prior to the date of operation of any agreed service, its proposed timetables for their approval. Such timetables shall include all relevant information, including the type of service and aircraft to be used and the flight schedules as well as the tariffs and conditions of carriage to be applied.
2. Any subsequent changes in an operational programme of the designated airline of one Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
3. Where the designated airline of one Contracting Party wishes to operate supplementary or additional flights besides those covered in the approved timetables, it shall first seek the prior permission of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 10CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airline of one Contracting Party, as well as its normal

equipment, supplies of fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other national duties and charges:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of one contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts (including engines) and normal airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services;
- (c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airline of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies

are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The normal airborne equipment, as well as spare parts (including engines), aircraft stores, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraph 1 of this Article retained on board the aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs laws and procedures of that Contracting Party.

4. The exemptions provided for by this Article shall be available in situations where the designated airline of either Contracting Party has 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 paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

ARTICLE 11SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of paragraph 1 of Article 6 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.
2. When immediate action is essential to the safety of airline operations, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 6 (Revocation and Limitation of Authorisation) prior to consultations.
3. Any action taken by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article shall be discontinued

upon compliance by the other Contracting party with the safety provisions of this Article.

ARTICLE 12

AIRPORT, SERVICES AND FACILITY CHARGES

1. The charges imposed on a designated airline of one Contracting Party by the responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by that designated airline of airport, airways and other civil aviation facilities and services shall not be higher than those imported by such Contracting Party on its own airlines engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities and services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultation should be through the appropriate representative airline organisation. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airlines of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable them to express and have their views taken into account before any changes are made.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to, or permit responsible bodies to give preference to, its own or any other airline over a designated airline of the

other Contracting Party engaged in similar international operations in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and other associated facilities under its control.

ARTICLE 13

CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS

CERTIFICATES OF COMPETENCY AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one of the Contracting Parties, and still in force shall be recognised as valid by the other Contracting party for the operation of agreed services unless the certificates or licences were issued or validated according to standards which failed to comply with those established under the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right not to recognise as valid, for flights over or terminating in its territory, the certificates of competency and licences granted to its own nationals by another state.
3. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without

prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 11 (Safety), paragraph 2, request consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 6 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

ARTICLE 14

TRANSIT TRAFFIC

Passengers in transit through the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than minimum control except as otherwise required under national laws and regulations. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 15

PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statement of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by its designated airline.

ARTICLE 16COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party in the exercise of its rights and entitlements set out in this Article, including, but not limited to, restrictions upon the sale of air transportation, the payment for goods, services or transactions, or the repatriation of excess currencies by airlines, and the import, installation and use of computer equipment.
2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airline is being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultation, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.
3. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision and sale of air services. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory

of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

4. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert its funds into any authorised freely convertible currency and to transmit them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of its operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

5. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to perform its own ground-handling or contract with an agent, other than an airline of a third state which performs such services in whole or in part. Notwithstanding the foregoing, these services shall be made available to the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party on a basis of equality with all other airlines in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 17CONSULTATIONS

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of, or compliance with the Agreement.
2. Subject to Articles 6 (Revocation and Limitation of Authorisation), 8 (Tariffs), 11 (Safety), and 18 (Aviation Security) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.
3. The Contracting Parties further understood that the airlines designated for and operating services under this Agreement would be allowed at any time to discuss any matter provided for in this Agreement and to make recommendations to both aeronautical authorities accordingly.

ARTICLE 18AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. 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, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970,² the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971³ and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation opened for signature at Montreal on 24 February 1988⁴ and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon 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

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, No. A-14118.

established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in paragraph 4 of this Article. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party to entry into, departure from, or sojourn in, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crews, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall give

positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation.

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 6 (Revocation and Limitation of Authorisation). When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 6 (Revocation and Limitation of Authorisation) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 19AIRLINE REPRESENTATION

Subject to the provisions of the laws and regulations relating to entry, residence and employment in force in the territory of each Contracting Party, each Contracting Party's designated airline shall be entitled to maintain those of its technical, managerial and other specialist personnel required for the operation of the agreed services and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 20AMENDMENT OF AGREEMENT

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendments shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 17 (Consultations) and shall be effected by an Exchange of Notes and shall come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of the relevant constitutional requirements.

2. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph of this Article, amendments to the Annex to this Agreement may be decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall come into effect

from the date they have been so decided and shall enter into force when confirmed through the diplomatic channel.

3. If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that Convention.

ARTICLE 21

SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation under the preceding paragraph of this Article, they may agree to refer the dispute (other than a dispute relating to specific tariff filings) for decision to the International Civil Aviation Organisation or to such competent person or body as may be agreed upon through the diplomatic channel.

3. If settlement is not reached by the above methods, the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the third shall be appointed as President by the two so nominated.

Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If a Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the specified period, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to appoint the arbitrator or arbitrators as the case requires. The third arbitrator appointed under this paragraph or, if more than one arbitrator is so appointed, at least one of the arbitrators so appointed, shall be the national of a third state.

4. Except as otherwise determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

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

6. Subject to the arbitral tribunal's final decision pertaining to the apportionment of costs, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the costs of arbitration incurred prior to that decision.

7. The Contracting Parties shall comply with all provisional orders and final decisions given by an arbitral tribunal under paragraph 2 and 3 of this Article.

8. If and for so long as a Contracting Party fails to comply with any order or decision to which the preceding paragraph of this Article applies, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 22

TERMINATION OF AGREEMENT

1. Either Contracting Party may, at any time from the entry into force of this Agreement give written notice through the diplomatic channel to the other Contracting Party, of its desire to terminate this Agreement and the notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation.

2. Where a notice under the preceding paragraph of this Article is given, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other

Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

3. In the absence of acknowledgement of receipt of a notice under paragraph 1 of this Article by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 23

REGISTRATION OF AGREEMENT AND AMENDMENTS

This Agreement and subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organisation for registration.

ARTICLE 24

ENTRY INTO FORCE

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

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

Done at Port Louis on the thirty-first day
of March, 1995 in two originals in the English Language.

For the Government
of Australia:



Senator the Hon. R. F. McMULLAN
Minister for Trade

For the Government
of the Republic of Mauritius:



Dr the Hon. P. NABABSING
Deputy Prime Minister
and Minister of Internal
and External Communications

ROUTE SCHEDULE**A. FOR THE REPUBLIC OF MAURITIUS**

Points of Origin	Point in Australia
Mauritius	Perth

B. FOR THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA

Points of Origin	Point in the Republic of Mauritius
Australia	SSR International Airport

[TRADUCTION — TRANSLATION]¹

ACCORD² ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE MAURICE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République de Maurice, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago³,

Désireux de conclure un accord pour créer des services de transport aérien,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation, on entend par :

- a) « Autorités aéronautiques », dans le cas de chaque Partie contractante, l'autorité ou les autorités qu'elle désigne à l'autre par écrit de temps à autre;
- b) « Services convenus », des services aériens réguliers pour le transport de passagers et de marchandises sur les routes spécifiées dans l'Annexe jointe au présent Accord conformément aux attributions de capacité;
- c) « Accord », le présent Accord et l'Annexe qui l'accompagne;
- d) « Marchandises », entre autres le courrier;
- e) « Convention », la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée aux termes de l'article 90 de cette Convention et toute modification des Annexes ou de la Convention conformément aux articles 90 et 94, pourvu que ces annexes et modifications soient entrées en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes ou aient été adoptées par elles;
- f) « Entreprise de transports aériens désignée », une entreprise de transports aériens que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont désignée par notification écrite aux autorités aéronautiques de l'autre conformément à l'article 5 du présent Accord;

¹ La traduction française comprend la rectification du texte authentique anglais. Pour le texte de la rectification, voir p. 87 du présent volume — The French translation incorporates the rectification to the authentic English text. For the text of the rectification, see p. 87 of this volume.

² Entré en vigueur le 31 mars 1995 par la signature, conformément à l'article 24.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

g) « Services d'escale », notamment l'embarquement et le débarquement des passagers et du fret, la manutention des bagages et l'approvisionnement des commisariats de bord;

h) « Routes spécifiées », les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord;

i) « Tarifs », les prix à acquitter pour le transport public de passagers, de bagages et de marchandises (à l'exception du courrier) sur les services aériens réguliers y compris les conditions de détermination ou d'application de ces prix et le prix et les conditions de fourniture des services auxiliaires à ce transport;

j) « Territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale », ce que ces mots signifient aux articles 2 et 96 de la Convention.

2. L'Annexe au présent Accord forme partie intégrante de celui-ci et toute mention du présent Accord s'entend aussi de cette Annexe à moins qu'il n'en soit disposé autrement.

Article 2

APPLICATION DE LA CONVENTION

Les dispositions du présent Accord sont subordonnées à celles de la Convention dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux services aériens internationaux exploités conformément au présent Accord.

Article 3

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs, de son entreprise désignée, affectés à la navigation internationale ou bien l'exploitation ou la navigation de ces aéronefs sur son territoire, sont applicables de même à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et ces aéronefs s'y conforment en entrant sur le territoire de cette Partie contractante, en le quittant ou pendant qu'ils s'y trouvent.

2. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, applicables sur son territoire à l'entrée, au séjour, au transit et au départ des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises et des aéronefs, y compris les règlements en matière d'entrée et de départ, de sécurité de l'aviation, d'immigration et d'émigration, de passeports, de douane, de devises, et de contrôles sanitaires ou, dans le cas du courrier, les lois et règlements applicables aux postes, s'appliquent aux passagers, à l'équipage, aux marchandises et aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante lorsqu'ils se trouvent sur le territoire de la première Partie contractante. Ces lois et ces règlements sont appliqués de manière égale par chaque Partie contractante aux passagers, aux équipages, aux marchandises et aux aéronefs de tous les pays, sans distinction de nationalité de la compagnie de transports aériens.

*Article 4***OCTROI DE DROITS**

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne 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 le droit spécifié dans le présent Accord en ce qui concerne la création de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord.

3. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante a, en plus des droits définis au paragraphe 1 du présent article, le droit de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points définis sur les routes spécifiées afin d'embarquer ou de débarquer en trafic international des passagers et des marchandises lorsqu'elle exploite un service convenu sur une route spécifiée.

4. Aucune disposition du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers ou du fret pour les transporter conformément à un contrat de louage ou contre rémunération à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

5. Aux fins de l'application des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, chaque Partie contractante peut spécifier les routes que l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante doit suivre sur son territoire ainsi que les aéroports qu'elle doit utiliser.

6. Aux points des routes indiquées, chaque entreprise désignée a le droit d'employer sans discrimination toutes les voies aériennes et toutes les installations aéroportuaires et autres fournies par les Parties contractantes.

7. Si, à la suite d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur ses routes habituelles, l'autre Partie contractante s'efforce dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation de ce service en réorganisant temporairement ces routes sur la base d'un accord mutuel entre les Parties contractantes.

*Article 5***DÉSIGNATION ET AUTORISATION**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées, et de retirer par écrit toute désignation.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorde le plus rapidement possible les permis d'exploitation voulus à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elle applique normalement, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante peut refuser d'accorder le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article ou imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice des droits définis à l'article 4 (Octroi de droits) du présent Accord par l'entreprise désignée si elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété de l'entreprise désignée et le contrôle effectif de celle-ci sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou des ressortissants de cette Partie.

5. L'entreprise ainsi désignée et autorisée peut mettre en exploitation les services convenus à tout moment à condition qu'aient été remplies les dispositions des articles 8 (Tarifs) et 9 (Demande d'agrément des horaires).

Article 6

RÉVOCATION ET SUSPENSION DES PERMIS D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de révoquer les permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits visés à l'article 4 (Octroi de droits) du présent Accord, par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante et de soumettre l'exercice de ses droits aux conditions qu'elle juge nécessaires dans tous les cas suivants :

- a) Si elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie;
- b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé les droits;
- c) Si l'entreprise néglige d'exploiter les services convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf nécessité d'imposer immédiatement la révocation, la suspension ou les conditions visées au paragraphe 1 du présent article, pour empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de ladite faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la réception de la demande.

Article 7

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus par les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante tient compte en exploitant les services convenus des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées des Parties contractantes doivent être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport ou sur les routes spécifiées et ont pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises en provenance d'Australie ou à destination de Maurice ou inversement.

4. Pour le transport des passagers et des marchandises à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il est pris des dispositions conformes aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée à la fois :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région;

c) Aux exigences de l'exploitation de services long-courriers.

5. La capacité que peut fournir, en application du présent article, l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sur les services convenus est telle que les autorités aéronautiques des Parties contractantes en sont convenues avant que l'entreprise désignée en question ait commencé à exploiter un service convenu, et ultérieurement lorsque la nécessité s'en fait sentir.

Article 8

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer sur tous services convenus pour le transport de trafic entre les territoires des Parties contractantes sont fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris l'intérêt des utilisateurs des transports aériens, les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par les autres entreprises pour une partie quelconque des routes indiquées.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont établis conformément aux dispositions suivantes :

a) Les tarifs peuvent être proposés soit conjointement par les entreprises désignées des Parties contractantes, soit individuellement par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante;

b) Les tarifs proposés conformément aux dispositions de l'alinéa *a* du présent paragraphe sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date proposée pour leur mise en vigueur. Sous réserve de l'accord desdites autorités, ce délai peut être écourté;

c) Cette approbation peut être donnée expressément ou si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les 15 jours qui suivent la date de leur soumission conformément aux dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article, ces tarifs sont réputés approuvés par les autorités aéronautiques concernées. Au cas où le délai prévu pour la soumission des tarifs est écourté, conformément aux dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2, les autorités aéronau-

tiques peuvent décider de ramener à moins de quinze (15) jours le délai pour la notification du refus de l'approbation;

d) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'approuvent pas un tarif qui leur est soumis en vertu des dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article, le tarif peut être établi d'un commun accord;

e) Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis. Aucun tarif ne peut être reconduit en application du présent paragraphe pour une durée supérieure à douze (12) mois à compter de la date à laquelle il aurait autrement cessé de s'appliquer;

f) L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes est autorisée à égaler tout tarif publiquement disponible établi conformément aux dispositions du présent article au moyen d'une base qui, sans être nécessairement identique, correspond pour l'essentiel aux conditions applicables, aux normes de service et à l'itinéraire relatif à ce tarif. En conformité avec ses droits d'itinéraire, l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes est aussi autorisée à aligner ses tarifs sur tout tarif publiquement disponible approuvé pour le transport aérien international entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés sur le territoire d'un pays tiers;

g) Les demandes d'alignement de tarifs sont présentées au moins un (1) jour avant la date prévue pour leur application et doivent prouver qu'il existe des tarifs qu'il convient d'égaler conformément aux conditions d'alignement énoncées au présent article.

Article 9

DÉPÔT DES HORAIRES

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes feront en sorte que leur entreprise désignée communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au moins trente-cinq (35) jours avant la mise en exploitation de tout service convenu, son horaire proposé pour qu'elles l'approuvent. Ces horaires devront donner toutes les informations pertinentes, y compris le type de service et celui de l'aéronef qui sera utilisé ainsi que les horaires des vols, les tarifs et les conditions de transport.

2. Toutes les modifications qui seront apportées ultérieurement au programme d'exploitation de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes seront soumises pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

3. Si l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes souhaite exploiter des vols complémentaires ou additionnels en plus de ceux dont les horaires ont été approuvés, elle demande en premier lieu l'autorisation préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10

EXONÉRATION DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES REDEVANCES

1. Les aéronefs exploités pour les services convenus par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal, les fournitures

en carburant, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et lubrifiants, les fournitures techniques fongibles, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les aliments, les boissons, les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à être vendus aux passagers ou à être utilisés par eux, en quantités limitées, pendant le vol) ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien, qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douane, droits d'excise et autres redevances à condition que cet équipement et ces fournitures et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Les articles suivants sont exonérés de droits de douane, de droits d'excise, de frais d'inscription et d'autres droits et redevances nationaux :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et tout équipement aéroporté normal importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes et nécessaires à l'entretien et à la réparation des aéronefs assurant les services convenus;

c) Les carburants, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants destinés à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour les aéronefs assurant les services convenus, même quand lesdites fournitures doivent être utilisées sur toute partie du trajet survolant le territoire de l'autre Partie contractante sur lequel elles ont été embarquées.

3. L'équipement embarqué normal des aéronefs, ainsi que les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord, les fournitures en carburant, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et lubrifiants et les autres articles visés au paragraphe 1 du présent article qui sont conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'il soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements et procédures douaniers de cette autre Partie contractante.

4. Les exonérations visées au présent article sont également accessibles dans les cas où l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des objets visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que cette autre entreprise ou ces autres entreprises bénéficient des mêmes exonérations accordées par l'autre Partie contractante.

Article 11

SÉCURITÉ

1. Chacune des Parties contractantes peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sécurité que l'autre Partie contractante applique aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ainsi qu'à l'exploitation des entreprises désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement dans ces domaines des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux

normes minimales qui peuvent être établies conformément à la Convention, elle le notifie à l'autre Partie contractante en l'informant des mesures qu'elle estime nécessaires pour que ces normes minimales soient respectées. L'autre Partie contractante prend alors des mesures correctrices appropriées. Si elle ne le fait pas dans des délais raisonnables, et en tout cas dans les quinze (15) jours, des dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 (Révocation et suspension du permis d'exploitation) du présent Accord s'appliquent.

2. Si la sécurité de l'exploitation de l'entreprise aérienne exige des mesures immédiates, chaque Partie contractante peut en prendre en application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 (Révocation et suspension du permis d'exploitation) du présent Accord.

3. Toute mesure prise en application des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article est levée dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent Article qui concernent la sécurité.

Article 12

TAXES D'AÉROPORT ET REDEVANCES D'USAGE

1. Les taxes et redevances imposées à l'entreprise désignée d'une Partie contractante par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante, au titre de l'usage par cette entreprise désignée des installations aéroportuaires, des voies aériennes et des autres installations et services d'aviation civile, ne peuvent être supérieures à celles qui sont imposées par cette Partie contractante à ses propres entreprises de transport aérien qui se livrent à une exploitation similaire au moyen d'aéronefs, d'installations et de services similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage et les entreprises désignées qui utilisent les installations et services. Si possible, ces consultations ont lieu par l'intermédiaire de l'organisation représentative appropriée d'entreprises de transport aérien. Les propositions tendant à modifier le montant des taxes et des redevances visées par le présent article et accompagnées d'informations et de chiffres à l'appui, sont présentées autant que possible avec un préavis raisonnable à l'entreprise désignée pour lui permettre d'exprimer ses vues et pour qu'il puisse être tenu compte de celles-ci avant toute modification.

3. Dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la protection sanitaire et les autres questions similaires, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations correspondantes sous son contrôle, aucune des Parties contractantes ne préfère sa propre entreprise ni aucune autre entreprise de transport aérien à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux analogues.

Article 13

VALIDITÉ DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET DES PERMIS

1. Les certificats de navigabilité, certificats d'aptitudes et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation de services convenus, pourvu

toutefois que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces pièces soient équivalentes ou supérieures aux normes établies en vertu de la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître valables pour les vols commençant ou se terminant sur son territoire ou le survolant les certificats d'aptitude ou permis délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

3. Si les priviléges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes permettent une dérogation aux normes établies en vertu de la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sans préjudice des droits accordés à la première Partie contractante par le paragraphe 2 de l'article 11 (Sécurité) du présent Accord, peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord, afin de s'assurer que la pratique en question est acceptable pour eux. A défaut d'une entente satisfaisante, il y a lieu d'appliquer l'article 6 (Révocation et suspension des permis d'exploitation) du présent Accord.

Article 14

TRANSIT

Les passagers qui transitent par le territoire de l'une des Parties contractantes sont soumis à un contrôle tout au plus minimal à moins que la législation ou les règlements de cette Partie n'en disposent autrement. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douanes et autres redevances de même ordre.

Article 15

ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise désignée de la première Partie contractante.

Article 16

DÉBOUCHÉS COMMERCIAUX

1. Chaque Partie contractante prend toute mesure appropriée sur son territoire pour éliminer toutes les formes de discrimination ou toutes les pratiques concurrentielles inéquitables qui nuisent à la position concurrentielle de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'exercice des droits et priviléges définis au présent article, y compris mais non pas seulement, les limitations à la vente de transports aériens, le paiement de marchandises, de services ou d'opérations de rapatriement d'excédents de devises par les entreprises de transport aérien ainsi que l'importation, l'installation et l'utilisation de matériel informatique.

2. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment que leur entreprise désignée est victime d'une discrimination ou de pratiques inéquitables, elles le notifient aux autorités aéronautiques de l'autre Partie. Des consultations, qui peuvent avoir lieu par la voie diplomatique, sont entamées dès que possible après la notification à moins que la première Partie contractante se soit assurée que l'affaire a été réglée entre-temps.

3. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre aux fins de la vente et de la prestation de services de transport aérien. Chaque entreprise désignée a le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement soit par l'intermédiaire de ses agents, selon qu'elle en décide. Chaque entreprise désignée a le droit d'employer à cette fin ses propres titres de transport.

4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre des services de transport aérien en monnaie locale ou en devises librement convertibles et de transférer à volonté celles-ci depuis le territoire de l'autre Partie contractante. La conversion et le virement des fonds découlant de l'exploitation ordinaire des entreprises désignées sont autorisés conformément aux dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante, aux taux pratiqués pour ces virements sur le marché des changes à la date où est donné l'ordre de conversion ou de virement et ne sont assujettis à aucun prélèvement au-delà des agios normalement applicables à ces opérations.

5. Chacune des entreprises désignées peut, à son gré, procéder à sa propre manutention au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante ou choisir un agent qui ne doit pas être une entreprise de transport aérien d'un Etat tiers qui effectue ses services au sol en totalité ou en partie. Nonobstant ce qui précède, ces services sont offerts à l'entreprise désignée de chaque Partie contractante sur le territoire de l'autre dans des conditions d'égalité avec toutes les autres entreprises de transports aériens de cette autre Partie.

Article 17

CONSULTATIONS

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations au sujet de l'application, de l'interprétation ou de la modification du présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions des articles 6 (Révocation et suspension des permis d'exploitation), 8 (Tarifs), 11 (Sécurité) et 18 (Sécurité de l'aviation), ces consultations, qui peuvent être orales ou s'effectuer par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

3. Il est entendu en outre entre les Parties contractantes que les entreprises qui sont désignées pour fournir des services et qui les exploitent sont autorisées à tout moment à examiner toute question dont traite le présent Accord et à faire des recommandations en conséquence aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

*Article 18***SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

1. Conformément aux droits et obligations que leur impose le droit international, les Parties contractantes affirment que l'obligation qu'elles ont, dans le cadre de leurs relations mutuelles, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale constitue un élément essentiel du présent Accord.

2. Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en droit international, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963¹, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970², aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971³ et aux dispositions du Protocole pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile qui complète la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile et a été ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1984⁴, ainsi que d'autres accords multilatéraux concernant la sécurité de l'aviation civile qui s'imposent aux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illégale d'aéronefs civils et les autres actes contraires au droit qui portent atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes.

5. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence est situé sur leur territoire ou encore que les exploitants des aéroports internationaux situés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions relatives à la sécurité de l'aviation qui s'appliquent à elles. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre de toute divergence entre ses réglementations et pratiques nationales et les normes relatives à la sécurité de l'aviation visées au paragraphe 4 du présent article. Chacune des Parties contractantes peut à ce sujet demander des consultations immédiates à tout moment avec l'autre au sujet de ces divergences.

6. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 4 du présent article auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée ou le séjour sur son territoire ainsi que la sortie.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au volume 974).

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, n° A-14118.

Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soutes) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes donne une suite favorable à toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante pour que des mesures de sécurité spéciales suffisantes soient prises en cas de menace particulière contre l'aviation civile sur son territoire.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident lié à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes contraires au droit et préjudiciables à la sécurité d'un tel aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin à cet incident ou à cette menace aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les personnes.

8. Si l'une des Parties contractantes a des raisons de penser que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre. L'incapacité des Parties contractantes à résoudre la question de manière satisfaisante dans les quinze (15) jours suivant la date de réception de la demande constitue un motif d'application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 (Révocation et suspension des permis d'exploitation) avant l'expiration d'un délai de quinze (15) jours. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est levée dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent Article qui concernent la sécurité.

Article 19

REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES DÉSIGNÉES

Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'entrée et au séjour ainsi qu'à l'emploi sur le territoire de l'autre Partie contractante, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit de faire venir et rester sur le territoire de l'autre Partie, ceux de ses cadres, techniciens, membres du personnel d'exploitation ou autres spécialistes dont elle a besoin pour ouvrir et exploiter des bureaux sur le territoire de l'autre Partie.

Article 20

MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, il est convenu des modifications conformément aux dispositions de l'article 17 (Consultations); ces modifications sont apportées par échange de notes et entrent en vigueur à la date dont les Parties contractantes conviennent et qui dépend de celle à laquelle les conditions pertinentes prévues par la Constitution de chacune ont été remplies.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, des modifications de l'Annexe au présent Accord peuvent être décidées par les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles prennent effet à la date à laquelle elles ont

été décidées et entrent en vigueur lorsqu'elles ont été confirmées par la voie diplomatique.

3. Au cas où une Convention multilatérale relative aux transport aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le Présent Accord sera réputé modifié autant qu'il doit l'être pour être conforme aux dispositions de cette Convention.

Article 21

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève 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 voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne peuvent convenir d'un règlement par voie de négociations conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, elles peuvent convenir de soumettre le différend, sauf s'il concerne spécifiquement des demandes d'agrément de tarifs, à l'Organisation de l'aviation civile internationale ou à une personne ou un organe compétent dont il peut être convenu par la voie diplomatique.

3. Si le différend n'est pas réglé par les méthodes ci-dessus, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, il est soumis à un tribunal composé de trois arbitres. Chaque Partie contractante nomme un et le troisième est désigné par les deux premiers. Le tribunal de chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans ce délai, chacune des Parties peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Le troisième arbitre désigné conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article doit être ressortissant d'un Etat tiers et, si plus d'un arbitre est ainsi désigné, au moins l'un deux doit être ressortissant d'un Etat tiers.

4. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le Tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes dépose un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques sont déposées dans les soixante (60) jours qui suivent. A la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal est prise à la majorité.

6. Sous réserve de la décision finale que prendra le tribunal arbitral au sujet de la répartition des frais, les Parties contractantes supportent à parts égales les coûts de l'arbitrage encourus avant cette décision.

7. Les Parties contractantes se conforment à toutes les ordonnances provisoires et à toutes les décisions finales rendues par le tribunal arbitral conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article.

8. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes manque à se conformer à une décision rendue conformément au paragraphe 7 du présent article, et aussi longtemps qu'elle le fait, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou annuler tous droits ou priviléges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante défaillante.

Article 22

DÉNONCIATION

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment après l'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, le présent Accord prend alors fin douze (12) mois à compter de la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée du commun accord des Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

3. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification visée au paragraphe 1 du présent article, cette notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 23

ENREGISTREMENT DE L'ACCORD ET DES AMENDEMENTS

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs sont soumis par les Parties contractantes pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Port Louis, le 31 mars 1995, en deux exemplaires originaux, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
de l'Australie :

Le Sénateur et Ministre du commerce,

R. F. McMULLAN

Pour le Gouvernement
de la République de Maurice :

Le Premier Ministre adjoint
et Ministre des communications
intérieures et extérieures,

P. NABABSING

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

A. Pour le Gouvernement de la République de Maurice :

Point d'origine

Maurice

Point en Australie

Perth

B. Pour le Gouvernement de l'Australie :

Point d'origine

Australie

Point en République de Maurice

Aéroport international SSR

RECTIFICATION OF THE AUTHENTIC ENGLISH TEXT OF THE AGREEMENT OF 31 MARCH 1995 BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MAURITIUS RELATING TO AIR SERVICES¹

RECTIFICATION DU TEXTE AUTHENTIQUE ANGLAIS DE L'ACCORD DU 31 MARS 1995 ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE MAURICE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS¹

Effectuated by an agreement in the form of an exchange of notes dated at Port Louis on 20 July and 16 August 1995, which came into force by the exchange of said notes, with retroactive effect from 31 March 1995, the date of entry into force of the above-mentioned Treaty.

The rectification of the authentic English text of the Agreement reads as follows:

Article 1, paragraph 1(c):

Amend first word "agreement" to read "Agreement".

Article 1, paragraph 1(e):

Amend first word "convention" to read "Convention".

Amend "annexes" at start of second last line to read "Annexes".

Article 4, paragraph 1(b):

Amend "non traffic" to read "non-traffic".

Article 5, paragraph 4:

Amend words beginning line 5 which read "... rights specified by Article 4 ..." to read "... rights specified in Article 4 ...".

¹ See p. 39 of this volume.

¹ Voir p. 39 du présent volume.

Amend word "Airline" in line 8 to read "airline".

Article 10, paragraph 2(a):

Amend "contracting" in line 2 to read "Contracting".

Article 11, paragraph 3:

Amend "party" in line 3 to read "Party".

Article 12, paragraph 1:

Amend "imported" in line 5 to read "imposed".

Article 12, paragraph 2:

Amend "consultation" in line 4 to read "consultations".

Article 13, paragraph 1:

Amend "party" in line 4 to read "Party".

Article 16, paragraph 2, second sentence:

Amend first word "Consultation" (end of line 5) to read "Consultations".

Article 18, paragraph 2:

Insert comma after "Aviation" in third last line to read "... Civil Aviation, opened for ...".

*Certified statement was registered by
Australia on 30 November 1995*

*La déclaration certifiée a été enregis-
trée par l'Australie le 30 novembre 1995.*
