

**No. 32367**

---

**AUSTRALIA  
and  
SOUTH AFRICA**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed at  
Pretoria on 18 July 1995**

*Authentic text: English.*

*Registered by Australia on 30 November 1995.*

---

**AUSTRALIE  
et  
AFRIQUE DU SUD**

**Accord relatif au transport aérien (avec annexe). Signé à  
Pretoria le 18 juillet 1995**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Australie le 30 novembre 1995.*

## AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA RELATING TO AIR SERVICES

THE GOVERNMENTS OF AUSTRALIA AND THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA, (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;<sup>2</sup>

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

DESIRING to contribute to the progress of international civil aviation;

DESIRING to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

HAVE AGREED as follows:

### Index to Agreement

Article 1	Definitions
Article 2	Grants of rights
Article 3	Designation and authorisation
Article 4	Revocation and limitation of authorisation
Article 5	Application of laws, regulations and procedures
Article 6	Recognition of certificates and licences
Article 7	Customs duties and other charges
Article 8	Principles governing the operation of agreed services
Article 9	Commercial activities
Article 10	Tariffs
Article 11	Change of aircraft
Article 12	Timetable
Article 13	Provision of information
Article 14	Transfer of funds
Article 15	Airport, services and facility charges
Article 16	Safety
Article 17	Aviation security
Article 18	Consultations

<sup>1</sup> Came into force on 18 July 1995 by signature, in accordance with article 23.

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

Article 19	Amendment of Agreement
Article 20	Settlement of disputes
Article 21	Termination of Agreement
Article 22	Registration of Agreement and amendments
Article 23	Entry into force
Route Annex	

#### Article 1 Definitions

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

- (a) the term "aeronautical authorities" means the respective Ministers responsible for Civil Aviation,  
  
or in either case any person or body authorised to perform any functions exercised by the said Minister;
- (b) the term "agreed service" 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 and "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;
- (c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;
- (d) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (e) the term "airborne equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
- (f) the term "cargo" includes mail;
- (g) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors on the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector;
- (h) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes:
  - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties; and

- (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties;
- (i) the term "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and authorisation) of this Agreement;
- (j) the term "ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities;
- (k) the term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- (l) the term "tariff" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;
- (m) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

#### Article 2 Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
  - (a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - (b) the right to make stops in that territory for non-traffic purposes; and
  - (c) the right to land in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo while operating an agreed service.
3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and authorisation) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in sub-paragraph (2)(a) and (b).
4. Nothing in paragraph (2) shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on their 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 3

#### Designation and authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any designation of an airline or airlines.
2. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before:
  - (a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated pursuant to paragraph (1) an airline or airlines for the specified route; and
  - (b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay, the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned (subject to the provisions of Article 4 [Revocation and limitation of authorisation]).
3. For the purpose of granting the appropriate operating authorisation under paragraph (2), the aeronautical authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and the regulations normally applied to the operation of international air services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.

### Article 4

#### Revocation and limitation of authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, with respect to a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorisations referred to in Article 3 (Designation and authorisation) of this Agreement, to revoke or suspend such authorisations or impose conditions, temporarily or permanently at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned:
  - (a) in the event of failure by the airline to qualify under or to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of that Contracting Party in conformity with the Convention;

- (b) in the event that the aeronautical authorities of that Contracting Party are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
- (c) in the event the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 18 (Consultations).

#### Article 5

##### Application of laws, regulations and procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.
2. The laws, regulations and procedures 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.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### Article 6

##### Recognition of certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights

undertaken pursuant to rights granted under paragraph (2) of Article 2 (Grant of rights), certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. 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 paragraph (2) of Article 16 (Safety), request consultations in accordance with Article 18 (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 4 (Revocation and limitation of authorisation) of this Agreement.

#### Article 7

##### Customs duties and other charges

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal airborne equipment, supplies of fuel, 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 airlines 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 airlines 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) retained on board the aircraft operated by the designated airlines 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 airlines of either 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 paragraphs (1) and (2) provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

#### Article 8

##### Principles governing the operation of agreed services

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 or airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement, 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 or airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, 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. In operating the agreed services the designated airline or airlines of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

4. The capacity to be provided by the designated airline or airlines of each country will bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the agreed routes and will have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo between South Africa and Australia.



5. Provision by designated airlines for the carriage of traffic originating in or destined for points on its 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 airlines;
- (b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and
- (c) the requirements of through airline operations.

6. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airline or airlines 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 or airlines concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

#### Article 9 Commercial activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation.

2. A designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of a designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. Each Contracting Party grants to a designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation in any currency.

5. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency, or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

6. 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, where there is more than one provider, contract with an agent of its choice, including any other airlines which perform ground-handling. Where a designated airline is precluded from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that designated airline on a basis of equality with all other airlines.

7. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

#### Article 10 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. The aeronautical authorities of both Contracting Parties will, with a view to preserving and enhancing competition, apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by the designated airlines of either country for carriage between a point in one country and a point in the other country:

- (a) any proposed tariff to be charged for carriage between the territories of the Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may mutually decide) before it is proposed that the tariff will take effect;
- (b) subject to the provisions of sub-paragraphs (c) and (d), any tariff so filed shall be treated as having been approved unless within 15 days of the tariff being filed (or such shorter period as the aeronautical authorities of both countries may mutually decide), the authorities of both countries have informed each other in writing that they do not approve the proposed tariff or consultations have been requested pursuant to sub-paragraph (c) below;
- (c) if the aeronautical authority of either Contracting Party considers that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is or may be excessive; or charging of the proposed tariff might be anti-competitive and cause substantial damage to another airline or other airlines; they may, within 15 days of the proposed tariff being filed, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. The consultations, which may be through correspondence, shall be completed within 15 days of being requested and the tariff will take effect at the end of that period unless the authorities of both Contracting Parties decide otherwise;

- (d) any designated airline of either Contracting Party operating direct or indirect air services on giving one day's notice, shall be permitted by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to match any tariff already approved between the same city pairs for another designated airline;
  - (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 airlines of both Contracting Parties may not offer tariffs different from those which have been established in conformity with the provisions of this Article.
2. Consistent with their route entitlements in the Agreement the designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to match any publicly available tariff approved for international air carriage between points in the territory of the other Contracting Party and points in a third country on the specified routes.

#### Article 11 Change of aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that -
- (a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be; and
  - (b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.
2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.
3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

#### Article 12 Timetable

1. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, thirty (30) days in

advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authority of the other Contracting Party.

### Article 13 Provision of information

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airlines between points in the territory of the other Contracting Party and other points on the specified routes showing the initial origins and final destinations of the traffic.

### Article 14 Transfer of funds

The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert their funds into any freely convertible currency and to transmit them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws, regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be effected at the rate of exchange in accordance with the respective applicable national laws and regulations governing current payments, and shall not be subject to any charges except service charges levied for such transactions.

### Article 15 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 imposed by such Contracting Party on its own designated airline or 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 consultations 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 16 Safety

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 4 (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 4 (Revocation and limitation of authorisation) prior to consultations.

3. Any action taken by one Contracting Party in accordance with paragraphs (1) and (2) shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

#### Article 17 Aviation 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,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970,<sup>2</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971<sup>1</sup> 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 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) above. 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 shall 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 apply security controls to passengers, crew, 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

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 (Revocation and limitation of authorisation) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph (1) of Article 4 (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 18 Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Article 10 (Tariffs), Article 16 (Safety) and Article 17 (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.

#### Article 19 Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.
2. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties, shall come into effect on a date to be determined in an Exchange of Notes and be dependent upon the completion of nationally required legal procedures.
3. The Annex may be modified by mutual agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and these modifications may take immediate effect, pending confirmation by both Contracting Parties to each other that they have completed the formalities required by their respective laws and regulations for entry into force of the modification.
4. If the provisions of a multilateral agreement or convention concerning air transport come into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with those provisions of that Agreement or Convention.

#### Article 20 Settlement of disputes

1. Any disputes except those which may arise with respect to specific tariff filings, relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence

or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.
3. The Tribunal shall determine its own procedure.
4. Subject to the final decision of the Tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the interim costs of arbitration.
5. The Contracting Parties shall undertake to comply with any provisional ruling and the final decision of the Tribunal.

#### Article 21 Termination of Agreement

1. Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation (ICAO). The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.
2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

#### Article 22 Registration of Agreement and amendments

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



Article 23  
Entry into force

This Agreement shall enter into force on the day of its signature.

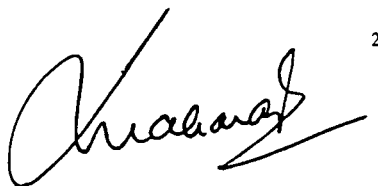
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Pretoria on this eighteenth day of July 1995.

For the Government  
of Australia:

Handwritten signature of Laurence Brereton, representing the Government of Australia. The signature is written in cursive and is followed by a small superscripted number '1'.

For the Government  
of the Republic  
of South Africa:

Handwritten signature of Sathyandranath Ragunanan Maharaj, representing the Government of the Republic of South Africa. The signature is written in cursive and is followed by a small superscripted number '2'.

---

<sup>1</sup> Laurence Brereton.

<sup>2</sup> Sathyandranath Ragunanan Maharaj.

## ROUTE ANNEX

For the designated airlines of Australia:

Points of departure	Intermediate points	Points in South Africa	Points beyond
Points in Australia	Harare and two other points	Johannesburg and one other point	Harare and a point in South America and one other point

For the designated airlines of South Africa:

Points of departure	Intermediate points	Points in Australia	Points beyond
Points in South Africa	A point in New Zealand and two other points	Perth and Sydney	A point in New Zealand and one other point

Notes on the routes to be operated by the designated airlines

- (i) Any point on the above routes may, at the option of the airline(s) concerned, be omitted on any or all flights provided that any service either begins or terminates in the territory of the country designating the airline(s).
- (ii) The points to be nominated by the designated airline(s) of South Africa and Australia on the above routes may be changed from time to time by the respective aeronautical authorities on giving notice to the aeronautical authorities of the other country.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE L'AFRIQUE DU SUD

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de l'Afrique du Sud (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 Chicago<sup>2</sup>,

Reconnaissant l'importance des transports aériens comme moyen d'instaurer et de préserver l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples de leurs deux pays,

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord créant des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

INDEX DE L'ACCORD

- Article 1. Définitions
- Article 2. Octroi de droits
- Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation
- Article 4. Révocation et limitation des permis d'exploitation
- Article 5. Application des lois, règlements et procédures
- Article 6. Reconnaissance des certificats, brevets et licences
- Article 7. Droits de douane et autres redevances
- Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus
- Article 9. Activités commerciales
- Article 10. Tarifs
- Article 11. Changement d'aéronef
- Article 12. Horaires
- Article 13. Fourniture d'informations
- Article 14. Transfert de fonds
- Article 15. Taxes d'aéroport et redevances d'usage
- Article 16. Sécurité

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 18 juillet 1995 par la signature, conformément à l'article 23.

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

- Article 17. Sécurité de l'aviation  
Article 18. Consultations  
Article 19. Modification de l'Accord  
Article 20. Règlement des différends  
Article 21. Dénonciation  
Article 22. Enregistrement de l'Accord et de ses amendements  
Article 23. Entrée en vigueur  
Annexe : Tableau des routes

*Article premier*

DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte ne l'exige autrement, on entend par :

a) « Autorités aéronautiques », le ministre de chaque pays chargé de l'aviation civile,

ou, dans les deux pays, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer toute fonction qui l'est normalement par ce ministre;

b) « Services convenus », des services aériens réguliers définis le long des routes dans l'Annexe au présent Accord pour le transport de passagers et de marchandises conformément aux attributions de capacité convenus et « route spécifiée », une route spécifiée dans l'Annexe au présent Accord;

c) « Accord », le présent Accord, son Annexe établie en application des dispositions de celui-ci et tout amendement à l'Accord ou à l'Annexe;

d) « Service aérien », « service aérien international », « entreprise de services aériens » et « escale non commerciale », ce que ces mots signifient à l'article 96 de la Convention;

e) « Matériel aéroporté », les articles, autres que les provisions et les pièces de rechange de nature mobile qui sont destinées à être utilisées à bord, pendant le vol, y compris le matériel de premiers soins et l'équipement de survie;

f) « Marchandises », entre autres le courrier;

g) « Changement d'aéronef », l'exploitation d'un des services convenus par une entreprise désignée de sorte qu'un ou plusieurs tronçons de la route soient parcourus par des aéronefs d'une capacité qui diffère de celle des aéronefs utilisés sur un autre tronçon;

h) « Convention », la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, ainsi que :

- i) Toute annexe et tout amendement adopté conformément aux dispositions de l'article 90 de cette Convention dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est applicable aux deux Parties contractantes à tout moment considéré et;
- ii) Tout amendement qui est entré en vigueur conformément aux dispositions de l'alinéa a de l'article 94 de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes;

i) « Entreprise désignée », une ou plusieurs entreprises désignées et autorisées conformément aux dispositions de l'article 3 (Désignation des entreprises et permis d'exploitation) du présent Accord;

j) « Services d'escale », entre autres mais non exclusivement les services concernant les passagers, les marchandises et les bagages de soute et la fourniture de services de restauration;

k) « Pièces de rechange », les articles qui servent à des réparations ou à des remplacements et à ce titre sont incorporés aux aéronefs, y compris les moteurs;

l) « Tarif », le prix à payer aux entreprises désignées pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier;

m) « Territoire », en ce qui concerne un Etat, ce que ce mot veut dire à l'article 2 de la Convention.

## Article 2

### OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord pour permettre à ses entreprises désignées de créer et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont :

a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie sans y faire escale;

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

c) Le droit d'atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante pour y embarquer ou y débarquer en trafic international des passagers et des marchandises pendant l'exploitation d'un service convenu.

3. Les entreprises de chaque Partie contractante qui ne sont pas désignées conformément aux dispositions de l'article 3 (Désignation des entreprises et permis d'exploitation) du présent Accord ont aussi les droits spécifiés aux alinéas a et b du paragraphe 2 du présent article.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 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. Si, à la suite d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure d'exploiter un service sur leurs 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 3

#### DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET PERMIS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée à l'autre Partie, une ou plusieurs entreprises qui sont chargées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que d'annuler par écrit ces désignations.

2. Les services convenus peuvent commencer à tout moment, en totalité ou en partie, mais auparavant :

a) La Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés doit avoir désigné une ou plusieurs entreprises pour la route spécifiée conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article;

b) La Partie contractante qui accorde les droits a délivré le permis d'exploitation approprié dans les plus courts délais possibles à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées (sous réserve des dispositions de l'article 4 (Révocation et limitation des permis d'exploitation)).

3. Afin d'accorder le permis d'exploitation approprié cité au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité des dispositions de la Convention.

### Article 4

#### RÉVOCATION ET LIMITATION DES PERMIS D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent, à l'égard de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, refuser les permis d'exploitation visés à l'article 3 (Désignation des entreprises et permis d'exploitation) du présent Accord, les révoquer et les suspendre ou les subordonner à des conditions temporairement ou définitivement à tout moment pendant l'exercice de ces droits par l'entreprise désignée intéressée :

a) Si cette entreprise ne respecte pas ou a enfreint les lois ou règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui a concédé les droits, conformément à la Convention;

b) Ou si l'entreprise ne peut pas apporter la preuve qu'une part importante de sa propriété et son contrôle effectif sont détenus sur le territoire de la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette partie;

c) Ou encore si ladite entreprise n'exploite pas les services aériens convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de prendre des mesures afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements, il n'est fait usage du droit prévu au paragraphe 1 du présent article qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'article 18 (Consultations).

### Article 5

#### APPLICATION DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

1. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs, employés à la navigation aérienne internationale ou bien l'exploitation et la navigation de ces aéronefs s'appliquent intégralement à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante, dès l'entrée dans l'espace national et jusqu'à la sortie.

2. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, des équipages, des bagages de soute et des marchandises (y compris les lois et règlements concernant l'entrée, les formalités de police, la sécurité de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes, la protection sanitaire ou, dans le cas du courrier, la législation et la réglementation postales) s'appliquent aux passagers, équipages, bagages et marchandises ainsi qu'aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant qu'ils se trouvent sur le territoire de la première Partie. Ces lois et règlements sont appliqués dans des conditions d'égalité par chaque Partie contractante aux passagers, aux équipages, aux marchandises et aux aéronefs de tous les pays quelle que soit la nationalité de l'entreprise de transports aériens.

3. Les passagers, les bagages de soute et les marchandises qui sont en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin sont soumis tout au plus à des contrôles simplifiés, à l'exception des mesures de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne. Les bagages de soute et les marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douanes et autres droits similaires.

### Article 6

#### RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et en cours de validité sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition qu'ils aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître la validité, pour les vols effectués dans l'exercice des droits accordés au paragraphe 2 de l'article 2 (Octroi des droits), les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes permettent une dérogation aux normes établies par 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 peuvent, sans préjudice des droits accordés à la première Partie contractante par le paragraphe 2 de l'article 16 (Sécurité) du présent Accord, demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'article 18 (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 4 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord.

*Article 7*

## DROITS DE DOUANE ET AUTRES REDEVANCES

1. Les aéronefs exploités pour des services convenus par les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante, ainsi que l'équipement embarqué normal, les fournitures en carburant, les huiles lubrifiantes (y compris les fluides hydrauliques) et lubrifiants, les fournitures techniques fongibles, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons, les vins et spiritueux, le tabac et les produits destinés à être vendus ou à être utilisés par les passagers, en quantités limitées, pendant le vol), ainsi que les autres articles destinés à l'aviation ou aux services de transport aérien ou utilisés exclusivement à cet effet, qui sont à bord desdits aéronefs, sont exemptés des droits de douane, des droits d'accise et autres redevances à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve que lesdits matériels, fournitures et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'au moment de leur sortie du territoire.

2. Sont exemptés des droits de douane, des droits d'accise, des droits d'inspection et des autres redevances nationales :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante et destinées à être utilisées à bord de l'aéronef exploité sur une ligne internationale par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et le matériel de bord normal importés dans le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'un aéronef exploité pour des services convenus;

c) Le carburant, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants destinés à l'approvisionnement, par les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante, d'aéronefs exploités pour des services convenus, même si ces approvisionnements doivent être utilisés sur une partie d'un trajet survolant le territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués.

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, les 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'ils 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 8*

## PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

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 ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'exercice des droits et privilèges 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 qu'à 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. En exploitant les services convenus, l'entreprise ou les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes prennent en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur la totalité ou une partie des mêmes routes.

4. Sur toute route spécifiée, la capacité assurée par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes et la capacité assurée par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante sont étroitement réglées sur les besoins du public en matière de transports aériens sur ladite route. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes sur les routes spécifiées ont comme principal objectif de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant étroitement aux besoins actuels et normalement prévisibles du transport de passagers entre l'Afrique du Sud et l'Australie.

5. Pour le transport par les entreprises désignées pour assurer le trafic en provenance ou à destination de points sur les routes désignées qui se trouvent sur le territoire d'Etats tiers, il convient de respecter les principes généraux suivants selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

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

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux;

c) Aux besoins de l'exploitation des services long-courrier.

6. La capacité qui peut être offerte en vertu du présent article par l'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante sur les services convenus est celle dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes sont convenues de temps à autre avant le commencement de l'exploitation desdits services par les entreprises désignées.

### Article 9

#### ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes d'établir, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des bureaux chargés de promouvoir le trafic aérien et de vendre des billets d'avion et aussi d'autres installations pour la fourniture de transports aériens.

2. 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, agents commerciaux et membres du personnel d'exploitation ou autres spécialistes dont elle a besoin pour fournir des transports aériens.

3. A son gré, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut satisfaire ces besoins de représentation et de personnel en faisant appel à ses propres effectifs ou aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transports aériens engagés dans une exploitation sur le territoire de l'autre Partie contractante qui est autorisée à exploiter ces services sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Chacune des Parties contractantes accorde à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre des prestations de transport aérien directement et, à la discrétion de l'entreprise, par l'entremise de ses agents. Chacune des entreprises désignées a le droit de libeller le tarif de vente de ces prestations dans toute monnaie.

5. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de payer les dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie dans la monnaie du territoire en question ou, sous réserve des lois et règlements nationaux, en devises librement convertibles d'autres pays.

6. Il est loisible à chaque entreprise désignée, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer elle-même ses services au sol ou, s'il y a plus d'une prestation, de charger un agent de son choix qui peut être une autre entreprise de transport aérien de fournir ces services. Si une entreprise désignée ne peut pas assurer elle-même ses services au sol ou ne peut pas charger un agent de son choix de le faire, ces services sont offerts à cette entreprise désignée dans des conditions d'égalité avec toutes les autres entreprises de transport aérien.

7. Les activités ci-dessus ont lieu conformément à la législation et à la réglementation de l'autre Partie contractante.

### Article 10

#### TARIFS

1. Les tarifs que l'(les) entreprise(s) désignée(s) des Parties contractantes applique(nt) au transport entre les territoires des deux Parties sont fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien sur tout tronçon des routes spécifiées. Afin de préserver et de stimuler la concurrence, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliquent les dispositions suivantes pour l'agrément des tarifs que demandent les entreprises dési-

gnées de l'une ou l'autre Partie pour le transport entre un point d'un de ces pays et un point dans l'autre pays :

a) Tout tarif proposé pour le transport entre les deux pays est déposé par l'entreprise désignée concernée, ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties y consentent) avant la date à laquelle il est proposé d'appliquer ce tarif;

b) Sous réserve des dispositions des alinéas *c* et *d* du présent paragraphe, tout tarif ainsi déposé est considéré comme agréé à moins que les autorités aéronautiques des deux pays ne se soient mutuellement informées par écrit, dans les quinze (15) jours suivant la date où elles ont reçu la demande (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux pays en conviennent) qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé ou que des consultations aient été demandées en application des dispositions de l'alinéa *c* du présent paragraphe;

c) Si les autorités aéronautiques de l'un ou l'autre pays estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre pays est ou peut être excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles peuvent, dans les quinze (15) jours suivant la réception du tarif proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu par écrit, doivent être menées à leur terme dans les quinze (15) jours suivant celui où elles ont été demandées et le tarif prend effet à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités des deux pays n'en soient convenues autrement;

d) Toute entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante qui exploite des services aériens, sous réserve d'un préavis d'un jour, est autorisée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie à égaliser tout tarif déjà approuvé entre les mêmes couples de villes pour une autre entreprise désignée;

e) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés. Ils ne peuvent être prorogés aux termes du présent paragraphe pour plus de douze (12) mois après la date fixée pour leur expiration;

f) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne sont pas autorisées à proposer des tarifs différents de ceux qui ont été établis conformément aux dispositions du présent article.

2. Conformément aux attributions de routes prévues par le présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à égaliser tout tarif publiquement disponible approuvé par le transport aérien international entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans un pays tiers sur les routes spécifiées.

### *Article 11*

#### CHANGEMENT D'AÉRONEF

1. Sur n'importe quel vol ou sur tous les vols des services convenus, chaque entreprise désignée peut, si elle le souhaite, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en tout point le long des routes spécifiées, à condition :

a) Que l'aéronef utilisé au-delà du point de changement ait un horaire qui coïncide avec l'aéronef qui ou arrive ou qui part, selon le cas;

b) Si le changement d'aéronef a lieu sur le territoire de l'autre Partie contractante et si plus d'un aéronef est exploité au-delà du point de changement, qu'un seul aéronef tout au plus soit de taille égale et qu'aucun soit plus grand que l'aéronef utilisé sur les troisième et quatrième secteurs de liberté.

2. Pour le changement d'aéronef, les entreprises désignées peuvent employer leur propre matériel et, sous réserve de ce que disposent les règlements nationaux, du matériel loué et elles peuvent exercer leurs opérations dans le cadre d'arrangements commerciaux avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Les entreprises désignées peuvent utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les secteurs pour lesquels elles changent d'aéronefs.

#### *Article 12*

##### HORAIRES

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation de tout service convenu. Elles doivent spécifier ce faisant la fréquence, le type d'aéronef, la configuration et le nombre de sièges offerts au public.

2. Toutes les modifications qui seront apportées ultérieurement aux horaires approuvés des entreprises désignées seront soumises pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

#### *Article 13*

##### FOURNITURE D'INFORMATIONS

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent ou font fournir par leurs entreprises désignées aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, que ces dernières peuvent raisonnablement exiger pour pouvoir contrôler la capacité offerte par les entreprises désignées sur les services convenus. Ces relevés contiennent des renseignements sur le volume du trafic acheminé par ces entreprises sur les services convenus entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points sur les routes spécifiées qui montrent l'origine et la destination de ce trafic.

#### *Article 14*

##### TRANSFERT DE FONDS

L'entreprise ou 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, de convertir ces fonds en toute monnaie librement convertible et de les transférer à volonté depuis le territoire de l'autre Partie contractante. Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante, la conversion et le virement des fonds découlant de l'exploitation ordi-

naire des entreprises désignées sont effectués aux taux pratiqués pour les paiements courants et ne sont assujettis à aucun prélèvement au-delà des agios normalement applicables à ces opérations.

### *Article 15*

#### TAXES D'AÉROPORT ET REDEVANCES D'USAGE

1. Les taxes et redevances imposées à l'entreprise désignée d'une Partie contractante par les organes compétents en la matière 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 sa propre entreprise désignée qui se livre à une exploitation internationale 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 redevances visées par le présent article, accompagnées d'informations et de chiffres à l'appui, sont présentées autant que possible avec un préavis raisonnable aux entreprises désignées pour leur permettre d'exprimer leurs 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 ni n'autorise ses organes compétents à préférer sa propre entreprise ou toute autre entreprise de transport aérien à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux analogues ni ne permet à ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage d'accorder une telle préférence.

### *Article 16*

#### SÉCURITÉ

1. Chaque Partie contractante peut demander que des consultations aient lieu au sujet des mesures de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises désignées. Si une Partie contractante constate, à la suite de ces consultations, que l'autre partie contractante n'applique pas dans ces domaines effectivement des règles et mesures de sécurité au moins égales aux règles minimales établies conformément à la Convention, elle notifie ces constatations à l'autre Partie contractante en indiquant les mesures jugées nécessaires au respect de ces règles minimales. L'autre Partie contractante prend alors des mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas de mesures appropriées dans un délai raisonnable, et en tout cas dans les quinze (15) jours, les dispositions du paragra-

phe 1 de l'article 4 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord sont applicables.

2. Si la sécurité de l'exploitation de l'entreprise désignée nécessite des mesures immédiates, la Partie contractante peut en prendre conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 4 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord, avant des consultations.

3. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article cesse de s'appliquer dès que l'autre Partie contractante se conforme aux dispositions du présent article en matière de sécurité.

### Article 17

#### 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 vertu du droit international, les Parties contractantes se conformément notamment 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 1963<sup>1</sup>, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, 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 1971<sup>3</sup> et aux dispositions de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation civile qui pourraient lier les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant 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 respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente 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. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre de toute divergence entre ses

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

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

réglementations et pratiques nationales et les normes relatives à la sécurité de l'aviation établies dans les Annexes susmentionnées au paragraphe 4 du présent article. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations immédiatement 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. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et d'appliquer des contrôles de sécurité aux passagers et leurs bagages à main, aux équipages, aux bagages de soute, aux marchandises et aux provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes donne également une suite favorable à toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante pour que des mesures de sécurité spéciales suffisantes soient prises sur son territoire en cas de menace particulière contre l'aviation civile.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident lié à la capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes contraires au droit et préjudiciables à la sécurité d'un 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 est raisonnablement fondée à penser que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut 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 au sens du paragraphe 1 de l'article 4 du présent Accord (Révocation et limitation des permis). En cas d'urgence, chaque Partie contractante peut prendre des mesures conservatoires conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 4 (Révocation et limitation des permis) avant l'expiration du délai de 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 18*

#### CONSULTATIONS

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

2. Sous réserve des dispositions des articles 10 (Tarifs), 16 (Sécurité) et 17 (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.

### Article 19

#### MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Le présent Accord peut être modifié ou révisé par les Parties contractantes selon ce qu'elles conviennent par écrit.
2. Tout amendement ou toute modification du présent Accord dont sont convenues les Parties entre en vigueur à une date qui est déterminée dans un échange de notes et dépend de l'accomplissement de toutes les formalités requises par le droit interne.
3. L'Annexe peut être modifiée d'un commun accord par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et les modifications prennent effet immédiatement en attendant que chacune des Parties contractantes ait notifié à l'autre que les conditions requises pour cela par sa législation et sa réglementation sont remplies.
4. Au cas où un accord ou une convention multilatéral relatif aux transports 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 multilatérale.

### Article 20

#### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend qui peut surgir au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord à propos de questions autres que des demandes d'agrément de tarifs et ne peut pas être réglé par les Parties contractantes, que ce soit par des négociations, par voie de correspondance ou par la voie diplomatique, est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.
2. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal. Le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle le deuxième arbitre l'a été. Si dans les soixante (60) jours suivant la nomination du premier arbitre, le deuxième ne l'a pas été ou si les deux premiers arbitres n'ont pas désigné le président, 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.
3. Le tribunal arrête lui-même son règlement intérieur.
4. Sous réserve de la décision finale du tribunal et en attendant celle-ci, les Parties contractantes supportent à parts égales les frais de l'arbitrage.
5. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision, provisoire ou finale, du tribunal.

### Article 21

#### DÉNONCIATION

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment dès l'entrée en vigueur du présent Accord notifier par écrit, par la voie diplomatique, l'autre



Partie contractante de sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend alors fin un (1) an après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification.

2. 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 22*

#### ENREGISTREMENT DE L'ACCORD ET DE SES 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 23*

#### 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 Pretoria, le 18 juillet 1995.

Pour le Gouvernement  
de l'Australie :

LAURENCE BRERETON

Pour le Gouvernement  
de la République d'Afrique du Sud :

SATHYANDRANATH RAGUNANAN  
MAHARAJ

## ANNEXE

## TABLEAU DES ROUTES

Pour les entreprises désignées de l'Australie :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Afrique du Sud</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Australie	Harare et deux autres points	Johannesburg et un autre point	Harare et un point en Amérique du Sud, ainsi qu'un autre point

Pour les entreprises désignées de l'Afrique du Sud :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Australie</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Afrique du Sud	Un point en Nouvelle-Zélande et deux autres points	Perth et Sydney	Un point en Nouvelle-Zélande et un autre point

Notes concernant les routes qui doivent être exploitées par les entreprises désignées :

- i) L'(Les) entreprise(s) désignée(s) de chaque Partie contractante peu(vent) lors de tout vol omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus à condition que tout service ait son point de départ ou d'arrivée sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'(les) entreprise(s).
- ii) Les points que l'(les) entreprise(s) désignée(s) de l'Afrique du Sud et de l'Australie doivent choisir sur les routes ci-dessus peuvent être changés de temps à autre par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et qui doivent le notifier aux autorités aéronautiques de l'autre pays.