

**No. 35241**

---

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

**Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Uganda concerning air services (with annex). Kampala, 10 December 1993**

**Entry into force:** *10 December 1993 by signature, in accordance with article 18*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 28 October 1998*

---

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

**Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de l'Ouganda relatif aux services aériens (avec annexe). Kampala, 10 décembre 1993**

**Entrée en vigueur :** *10 décembre 1993 par signature, conformément à l'article 18*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 28 octobre 1998*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

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

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Uganda,

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

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

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

(a) The term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:

(i) Any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and in the case of the Republic of Uganda, the Minister of Transport and Communications, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(d) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

(e) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

(f) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(g) The term "tariffs" has the meaning assigned to it in Article 7 of this Agreement.

*Article 2. Applicability of the Chicago Convention*

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

*Article 3. Grant of Rights*

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

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

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

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

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

*Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines*

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

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

(3) The aeronautical authorities of one 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 and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations 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 in Article 3(2) of this Agreement, 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) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

*Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisations*

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

(a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) If 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 laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services*

(1) There shall be 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 airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated 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.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a 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, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the

specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the territory of the contracting Party which has designated the airline.

(b) Traffic requirements of the areas through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) The requirements of through airline operation.

(4) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall from time to time jointly determine the practical application of the principles contained in the foregoing paragraphs of this Article for the operation of the agreed services by the designated airlines. Such determinations shall take place at the request of either aeronautical authority or of the airlines.

#### *Article 7. Tariffs*

(1) (a) The term "tariff" means:

(i) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(ii) The freight rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(iii) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or freight rate including any benefits attaching to it; and

(iv) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(b) where fares or freight rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or freight rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit, the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route, and the tariff levels in neighbouring countries.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by consultation between the designated airlines seeking approval of the tariff and the other designated airlines of both Contracting Parties operating over the whole or part of the same route. However, a designated airline shall not be precluded from filing any proposed tariff, nor the aeronautical authorities from approving it, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines, or because that designated airline is the only

designated airline operating on the route. Reference in this and the preceding paragraph to "the same route" means the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between the territories of the Contracting Parties shall be filed by the designated airline seeking approval for it with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities of each Contracting Parties may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than sixty (60) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree ) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with a Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that Contracting Party.

(5) (a) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time and, providing it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless, within thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(b) Any proposed tariff which has been filed in the form required by paragraph (4) of this Article, but not in conformity with the minimum filing period therein specified, shall nevertheless be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless the aeronautical authorities of that Contracting Party have either:

(i) Notified the airline filing the proposed tariff within fifteen (15) days after the date of filing that the proposed tariff must be refilled in conformity with the minimum filing period, or

(ii) Served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party, within thirty (30) days (or such shorter or longer period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) after the date of filing, written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may determine the tariff by mutual agreement. Either Contracting Party may, within thirty (30) days of the service of a notice of disapproval, request consultations which shall be held within thirty (30) days of the request.

(7) If a tariff has been disapproved by one of the aeronautical authorities in accordance with paragraph (5) of this Article, and the aeronautical authorities have been unable to determine the tariff by agreement in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, a tariff shall not be prolonged by virtue of a paragraph (8) of this Article:

(a) Where a tariff has a terminal date, for more than twelve (12) months after that date;

(b) Where a tariff has no terminal date, for more than twelve (12) months after the date on which the designated airline or airlines of one Contracting Party or both, file a replacement tariff with the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(10) (a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third State via any route shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and, where appropriate, of the third State.

(b) No tariff shall be approved for such carriage unless it has been filed by the designated airline seeking that approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article not less than ninety (90) days (or such shorter period as those aeronautical authorities may in a particular case agree) prior to the proposed effective date.

(c) In the event that a tariff which has been approved in accordance with the provisions of paragraph (10) of this Article is subsequently considered for any reason by the aeronautical authorities of one country to be inappropriate or causing serious damage to a designated airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other country with a view to agreeing a tariff. Such consultations shall be completed within thirty (30) days of being requested.

#### *Article 8. Customs Duties*

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be relieved on the basis of reciprocity from all customs duties, national excise taxes and similar national fees and charges not based on the cost of services provided on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) There shall also be relieved from the duties, taxes, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges on the cost of the service provided:

(a) Aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) Spare parts including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

(c) Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to

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

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided such other airline or airlines enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

#### *Article 9. Aviation Security*

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971) form an integral part of this Agreement.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

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

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



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

(6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure by the Contracting Parties to reach a satisfactory resolution of the matter within thirty (30) days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorisations or technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of thirty (30) days.

#### *Article 10. Provision of Statistics*

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

#### *Article 11. Transfer of Earnings*

Each designated airline shall have the right to remit to its country on demand revenues earned locally in excess of sums locally disbursed. Where such earnings are in local currency, conversion for remittance purposes shall be freely permitted at the rate of exchange fixed by the competent authorities of the Contracting Party concerned. The exchange rate shall be that which is applicable to current transactions and which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance.

The revenues referred to in this Article shall be those earned in connection with travel related services including the carriage of passengers, baggage, cargo and mail.

#### *Article 12. Airline Representation*

The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

*Article 13. User Charges*

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

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities where practicable through those airlines' representative organisations. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

*Article 14. Consultation*

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

*Article 15. Settlement of Disputes*

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

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

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

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-president who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by 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 own 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, thirty (30) days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

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

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

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

#### *Article 16. Amendment*

Any amendment of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

#### *Article 17. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

#### *Article 18. Entry into Force*

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

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

Done in duplicate at Kampala this tenth day of December 1993.

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

EDWARD CLAY

For the Government of the Republic of Uganda:

RUHAKANA RUGUNDA

ANNEX  
ROUTE SCHEDULE

Section 1

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

Points in the United Kingdom -- intermediate points -- points in the Republic of Uganda -- points beyond in Africa.

Notes:

1. The routes may be operated in either direction.
2. The designated airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in United Kingdom territory.
3. No traffic may be picked up at an intermediate point and set down at points in the Republic of Uganda or at points in the Republic of Uganda to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

Section 2

Route to be operated by the designated airline or airlines of Uganda:

Points in the Republic of Uganda -- intermediate points -- points in the United Kingdom -- points beyond in Western Europe.

Notes:

1. The routes may be operated in either direction.
2. The designated airlines of the Republic of Uganda may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the Republic of Uganda.
3. No traffic may be picked up at an intermediate point and set down at points in the United Kingdom or at points in the United Kingdom to be set down at a point beyond, or vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all stop-over traffic.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

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

Le Royaume du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de l'Ouganda,

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

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression "la Convention de Chicago" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également:

i) De tout amendement à cette Convention entrée en vigueur en vertu de son Article 94 (a) et ratifié par les deux Parties contractantes;

ii) De toute annexe ou amendement à cette annexe adoptés conformément à l'Article 90 de la Convention, dans la mesure où l'amendement ou l'annexe en question est en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas du Royaume Uni, du Secrétaire d'État aux transports et, dans le cas de la République de l'Ouganda, du Ministre des transports et des communications ou, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'Article 4 du présent Accord;

d) Le terme "territoire", en ce qui concerne un État, a le sens que lui donne l'Article 2 de la Convention de Chicago;

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

f) Le terme "présent Accord" comprend son annexe et tout amendement à celui-ci ou à l'Accord lui-même;

g) Le terme "tarifs" a la signification qui lui est donnée à l'Article 7 du présent Accord.

### *Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago*

Les dispositions du présent Accord sont subordonnées aux dispositions de la Convention de Chicago, dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

### *Article 3. Octroi des 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 de faire des escales non commerciales.

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

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

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

### *Article 4. Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation*

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu des désignations, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront 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 que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qu'il l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra mettre en exploitation les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

#### *Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation*

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si elle n'a pas la certitude 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 en question ne respecte pas les lois ou les règlements de la Partie contractante qui a concédé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise manque, de toute manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de suspension ou d'annulation ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent Article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

#### *Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus*

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

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplis-



sage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

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 les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des États de la région;

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

4. Périodiquement, les autorités aéronautiques des Parties contractantes fixent conjointement l'application pratique des principes énoncés aux paragraphes ci-avant du présent article aux fins de l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées. Ces fixations ont lieu à la demande de l'une ou l'autre autorité aéronautique ou des entreprises désignées.

#### *Article 7. Tarifs*

1. a) Le terme "tarif" s'entend :

i) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions de la prestation des services accessoires à ce transport;

ii) Du taux de fret appliqué par une entreprise pour le transport des marchandises (à l'exception du courrier) sur des services aériens réguliers;

iii) Des conditions qui déterminent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou taux de fret, y compris tous les avantages qui s'y rattachent; et

iv) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers;

b) Lorsque le prix et les taux de fret varient selon les saisons, le jour de la semaine ou les heures du jour au cours desquels les vols sont effectués, la direction du voyage ou en raison d'autres facteurs, chaque prix et chaque taux de fret seront considérés comme des tarifs différents, qu'il aient ou non été déposés séparément auprès des autorités pertinentes compétentes en tenant compte des conditions afférentes.

2. Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées des Parties contractantes pour le transport du trafic entre leurs territoires seront ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et seront établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments pertinents, y compris le coût de l'exploitation des services agréés, l'intérêt des usagers, un bénéfice raisonnable, les tarifs d'autres entreprises de transport aé-

rien qui exploitent tout ou partie de la même route et les niveaux des tarifs dans les pays voisins.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent Article pourront être fixés au moyen de consultations entre les entreprises désignées qui sollicitent l'agrément du tarif, et les deux autres entreprises désignées des deux Parties contractantes exploitant tout ou partie de la même route. Cependant, on ne peut empêcher une entreprise désignée de proposer, ni les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à "la même route" visent la route exploitée et non la route spécifiée.

4. Les tarifs proposés pour le transport entre les territoires des Parties contractantes devront être déposés auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent Article. Ils devront être déposés 60 jours au moins (ou dans un délai plus bref éventuellement convenu entre les autorités aéronautiques) avant la date d'application envisagée. Les tarifs proposés seront considérés déposés auprès d'une Partie contractante à la date de leur réception par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante;

5. a) Tout tarif proposé peut être approuvé à tout moment par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes et, à condition d'avoir été déposé conformément au paragraphe 4 du présent Article, il sera réputé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques sauf si, dans les 30 jours (ou dans un délai plus bref éventuellement convenu par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante;

b) Tout tarif proposé qui aura été déposé conformément à la forme requise au paragraphe 4 du présent Article quoique ne respectant pas les délais fixés audit paragraphe, pourra néanmoins être considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à moins que lesdites autorités n'aient :

i) Notifié l'entreprise ayant déposé le tarif proposé dans un délai de quinze (15) jours suivant la date du dépôt du tarif proposé que celui-ci doit être déposé à nouveau conformément à la période de dépôt minimum; ou

ii) Communiqué aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans un délai de (30) jours (ou une période plus courte ou plus longue dont les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourraient convenir) suivant la date du dépôt, une notification écrite du rejet du tarif proposé.

6. Si une notification de désapprobation est adressée conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent Article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. L'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander des consultations qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la demande.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent Article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif

par accord mutuel conformément au paragraphe 6 du présent Article, le différend pourra être réglé conformément aux dispositions de l'Article 15 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent Article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période qu'elles pourront convenir, un tarif ne sera pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent Article :

a) Au-delà de 12 mois après la date d'expiration, quand le tarif comporte une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de 12 mois après la date à laquelle l'entreprise ou les entreprises désignée(s) de l'une des Parties contractantes ou des deux ont déposé un tarif de remplacement auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

10. a) Les tarifs demandés par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et le territoire d'un État tiers en empruntant quelque route que ce soit, seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et, le cas échéant, de celle de l'autre État;

b) Aucun tarif ne sera approuvé pour un tel transport s'il n'a été déposé par l'entreprise désignée intéressée auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sous la forme que celles-ci peuvent exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent Article 90 jours au moins (ou dans un délai plus bref éventuellement convenu entre les autorités aéronautiques dans un cas particulier) avant la date prévue pour son application;

c) Dans le cas où un tarif qui aurait été approuvé conformément aux dispositions du paragraphe 10 du présent Article, serait par la suite considéré pour une raison quelconque par les autorités aéronautiques de l'un des pays comme étant impropre ou la cause d'un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien sur une ou plusieurs routes particulières, lesdites autorités pourront demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays dans le but de convenir d'un tarif. Ces consultations s'achèveront dans les trente (30) jours suivant la demande.

#### *Article 8. Droits de douane*

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange y compris les moteurs et leurs provisions de bord (y compris, mais pas exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabacs) se trouvant à bord desdits aéronefs seront, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exemptés sur la base de la réciprocité de tous droits de douane, droits d'accises nationaux ou frais nationaux similaires non liés au coût d'une prestation de services, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Seront également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent Article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord introduites ou fournies à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes en quantités raisonnables et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs en partance et exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la réparation d'aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il pourra être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront également lorsque les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes auront conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

#### *Article 9. Sécurité aérienne*

1. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition fondamentale de l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord, en particulier, leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables, aux Pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention de Chicago; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés

sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur le territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences notifiées par chaque Partie contractante. Chacune d'elles signifiera à l'autre son intention de notifier l'OACI d'une éventuelle différence et ce au moment de la notification.

4. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures efficaces soient 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 soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien pourront être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes donnera également une suite favorable à toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle pourra demander à ce engager immédiatement des consultations avec cette autre Partie contractante. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question de façon satisfaisante dans les 30 jours à compter de la date de réception de la demande de consultations, elles seront fondées à suspendre, annuler ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, ou encore d'y imposer certaines conditions. En cas d'urgence, une Partie contractante pourra prendre des mesures conservatoires avant l'expiration du délai de 30 jours.

#### *Article 10. Fourniture de statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre partie, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

*Article 11. Transferts de bénéfices*

Chaque entreprise désignée a le droit de transférer dans son pays sur simple demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Lorsque ces recettes sont en monnaie locale, la conversion en vue du transfert sera autorisée sans restriction, aux taux de change fixé par les autorités compétentes de la Partie contractante intéressée. Le taux de change sera celui qui est applicable aux transactions courantes au moment où lesdites recettes sont présentées aux fins de leur conversion et de leur transfert.

Les recettes visées au présent Article seront celles qui sont tirées dans le contexte des services de voyage, y compris le transport de passagers, de bagages, de marchandises et du courrier.

*Article 12. Représentation des entreprises*

L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi sur ce territoire, les personnels administratifs, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

*Article 13. Redevances d'usage*

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

2. Chacune des Parties contractantes encouragera la concertation entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Chacune des Parties contractantes encouragera en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien à échanger les informations qui conviendront concernant ces redevances.

*Article 14. Consultations*

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant la mise en œuvre, l'application ou le respect du présent Accord. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre autorités aéronautiques, débuteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

*Article 15. Règlement des différends*

1. Si un différend s'élève entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociation, les Parties contractantes pourront le soumettre à une personne ou à un organisme choisi par elles à l'amiable, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend sera soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la façon suivante :

a) Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Les deux arbitres désignés choisiront d'un commun accord, dans les soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, un troisième arbitre, ressortissant d'un État tiers, qui fera fonction de président du tribunal;

b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les trente (30) jours à la désignation nécessaire. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien qui ne peut être récusé à ce titre procédera à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent Article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal définira les limites de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie au plus tard trente (30) jours après la pleine constitution du tribunal pour déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et la procédure à suivre.

4. À 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 déposera un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques devront être déposées soixante (60) jours plus tard. À la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera 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 sera prise à la majorité.

6. Les Parties contractantes pourront présenter une demande d'éclaircissements concernant la sentence dans un délai de quinze (15) jours suivant sa réception, et ces éclaircissements seront fournis dans un délai de quinze (15) jours à compter de la demande à cet effet.

7. La sentence du tribunal aura force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal seront divisés en parties égales entre les Parties contractantes, y compris les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice pour l'exécution des démarches prévues au paragraphe 2 (b) du présent Article.

*Article 16. Amendement*

1. Les amendements au présent Accord dont seront convenues les Parties contractantes prendront effet une fois confirmés par échange de note.

*Article 17. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord et cette notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra alors fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification) douze (12) mois suivant la réception de cette notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18. Entrée en vigueur*

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

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

Fait en double exemplaire à Kampala, le 10 décembre 1993.

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

EDWARD CLAY

Pour le Gouvernement de la République de l'Ouganda :

RUHAKANA RUGUNDA



ANNEXE  
TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) par le Royaume-Uni :

Points dans le Royaume-Uni -- Points intermédiaires -- Points en République de l'Ouganda -- Points au-delà en Afrique.

Notes :

- 1) Les routes peuvent être exploitées dans les deux sens.
- 2) Les entreprises désignées du Royaume-Uni pourront, lors d'un vol ou de tous les vols, omettre n'importe quelle escale sur les points ci-dessus à condition que les services convenus sur ces routes aient leur origine en un point situé sur le territoire du Royaume-Uni.
- 3) Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points en République de l'Ouganda ou en des points en République de l'Ouganda pour être débarqué en un point au-delà et vice versa, à moins que les autorités compétentes des Parties contractantes n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique aussi à toutes les formes d'arrêt en cours de route.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) par l'Ouganda :

Points en République de l'Ouganda -- Points intermédiaires -- Points au Royaume-Uni -- Points au-delà en Europe occidentale.

Notes :

- 1) Les routes peuvent être exploitées dans les deux sens.
- 2) Les entreprises désignées de la République de l'Ouganda pourront, lors d'un vol ou de tous les vols, omettre n'importe quelle escale sur les points ci-dessus à condition que les services convenus sur ces routes aient leur origine sur le territoire de la République de l'Ouganda.
- 3) Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points au Royaume-Uni ou en des points au Royaume-Uni pour être débarqué en un point au-delà et vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique aussi à toutes les formes d'arrêt en cours de route.

