

No. 35982

**Austria
and
Nepal**

Air Transport Agreement between the Austrian Federal Government and His Majesty's Government of Nepal (with annex). Kathmandu, 29 October 1997 and Vienna, 28 November 1997

Entry into force: *1 June 1999 by notification, in accordance with article 21*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Austria, 5 August 1999*

**Autriche
et
Népal**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Népal (avec annexe). Katmandou, 29 octobre 1997 et Vienne, 28 novembre 1997

Entrée en vigueur : *1er juin 1999 par notification, conformément à l'article 21*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Autriche, 5 août 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL
GOVERNMENT AND HIS MAJESTY'S GOVERNMENT OF NEPAL

The Austrian Federal Government and His Majesty's Government of Nepal,
Hereinafter called in this Agreement the Contracting Parties,
Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature
at Chicago on the seventh of December, 1944,
Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the pur-
pose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories,
Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) The term "Contracting Party" means the Austrian Federal Government on the one
hand and His Majesty's Government of Nepal on the other;

(b) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation,
opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any
Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or
Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as these have become effective for
both Contracting Parties;

(c) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Gov-
ernment the Federal Minister for Science and Transport, in the case of His Majesty's Gov-
ernment of Nepal the Director general of the department of Civil Aviation or, in both cases,
any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said
authorities;

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

(e) The term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for
the public transport of passengers, mail or cargo;

(f) The term "international air service" means an air service which passes through the
air space over the territory of more than one State;

(g) The term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an inter-
national air service;

(h) The term "designated airline" means an airline which has been designated and au-
thorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;

(i) The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than
taking on or discharging passengers, cargo or mail;

j) The term "capacity" means:

(i) In relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(ii) In relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;

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

(l) The term "laws and regulations" of a Contracting Party means the laws and regulations at any time in force of that Contracting Party.

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention including the Annexes, and any amendments to the Convention or to the Annexes, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Traffic rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled 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 specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route, the airline(s) 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 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 airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking 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 that other Contracting Party.

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

Article 4. Necessary authorizations

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline or several airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to a designated airline the appropriate operating authorizations.

(3) Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airline and to designate another one.

(4) An airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

(5) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations 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 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that majority ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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

Article 5. Application of laws and regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its area shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party without distinction as to the nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from or while within, the area of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail on aircraft such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from, or while within the area of the first Contracting Party.

(3) In the application to the designated airline or airlines of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article, a Contracting Party shall not grant more favourable treatment to its own airline or airlines.

Article 6. Suspension and revocation

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

(a) In any case where it is not satisfied that majority ownership and effective control of said airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals, or

(b) In the case of failure by said airline(s) to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

(c) In case the airline(s) otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate suspension, revocation 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. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

Article 7. Capacity regulations

The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall be subject to the following conditions:

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline(s) of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services, the airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline(s) and the countries of ultimate destination of the traffic.

(4) Provisions for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline(s), shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;

(b) Traffic requirements of the area through which the airline(s) pass(es), after taking account of local and regional services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) The requirements of through-airline operations.

(5) The schedules of the agreed services shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

(6) The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 8. 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 recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.

(2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

Article 9. Exemption from customs and other duties

(1) Aircraft operated on international services by the airline(s) designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) There shall also be exempt from the same duties: and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;

(b) Spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;

(c) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such

time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) The relief provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline(s) of the Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided such other airline(s) similarly enjoy such relief from such other Contracting Party and the customs authorities of the other Contracting Party have been informed of each loan and transfer in advance.

Article 10. Direct transit traffic

(1) Passengers, baggage, cargo and mail 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, air piracy and smuggling of narcotic drugs, be subject to no more than a simplified control.

(2) Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 11. Aviation security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971 or of any other Aviation Security Conventions to which the two parties may adhere.

(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 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; they 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.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that

other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat .

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

(6) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party.

Article 12. Transport tariffs

The term "tariff" means one or more of the following:

(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 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 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 airway bills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(2) The tariffs to be charged by the airline(s) of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and characteristics of service, such as standards of speed and accommodation.

(3) The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

(4) Agreements according to paragraph 3 above may, if possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(5) The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

(6) If the designated airline(s) cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 3 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days period referred to in paragraph 5 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon

in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

(7) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 5 above or on the determination of any tariff under paragraph 6, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

(8) No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved of it.

(9) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 13. Transfer of net revenues

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its territory on demand local revenues in excess of sums locally disbursed in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be permitted in accordance with the laws of the other Contracting Party at the official rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance. Such transfers shall be effected within sixty (60) days after the date of request.

Article 14. Representation, ticketing and sales promotion

(1) The designated airline(s) of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

(2) The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airline(s). The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase such transportation.

Article 15. User charges

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

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

Article 16. Provision of statistics

(1) The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request periodic or other statements of statistics.

(2) Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline(s) on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 17. Consultations and modifications

(1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

(2) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities), shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures.

(3) Modifications to the Annex shall be agreed upon between the appropriate authorities of the Contracting Parties.

Article 18. Settlement of disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral body.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decisions taken under paragraph 2 of this Article.

(4) If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision taken under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

(5) Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third Arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

Article 19. Termination

(1) Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization.

(2) In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective legal procedures have been fulfilled.

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

Done in duplicate at Kathmandu this 29th day of October 1997 in the English language and at Vienna on 28th of November 1997.

For the Austrian Federal Government:

BENITA FERRERO-WALDNER

For His Majesty's Government of Nepal:

NARESH BAHADUR SINGH

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Routes to be operated by airline(s) designated by Nepal:

Point of origin:	Intermediate points:	Points in Austria:	Points beyond:
Nepal	Any number of points	Any two points	Any number of points

2. Routes to be operated by airline(s) designated by Austria:

Point of origin:	Intermediate points:	Points in Nepal:	Points beyond:
Austria	Any number of points	Any two points	Any number of points

3. The designated airline (s) of Austria shall not use India and Thailand as intermediate points or beyond points with 5th freedom traffic rights.

4. The designated airline(s) may, if it/they desire, omit one or more of the points on a specified route, provided that the point of origin of such a route lies in the territory of the Contracting Party that has designated the airline.

5. The designated airline(s) of each Contracting Party may exercise full 5th freedom traffic rights from intermediate points and beyond points as specified in the route schedule.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENTS FÉDÉRAL D'AUTRICHE ET LE
GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE ROI DU NÉPAL RELATIF AUX
TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de Sa Majesté le roi du Népal,

Ci-après dénommés les "Parties contractantes";

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

Désireux de conclure un Accord complémentaire à ladite Convention en vue de créer des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte:

a) L'expression "Partie contractante" désigne le Gouvernement fédéral d'Autriche, d'une part, et le Gouvernement de Sa Majesté le roi du Népal, d'autre part;

b) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté à l'Annexe ou à la Convention conformément aux articles 90 à 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes;

c) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas du Gouvernement fédéral d'Autriche, du Ministre fédéral des sciences et des transports et, dans le cas du Gouvernement de Sa Majesté le roi du Népal, du Directeur général du Département de l'aviation civile ou, dans les deux cas, de toute autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

d) Le terme "territoire" a, pour chaque État, le sens défini à l'article 2 de la Convention;

e) L'expression "service aérien" désigne tout service aérien régulier effectué par des aéronefs pour le transport public des passagers, du courrier ou du fret;

f) L'expression "service aérien international" désigne un service aérien passant à travers l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un État;

g) Le terme "entreprise" désigne toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

h) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord;

i) L'expression "escale non commerciale" désigne un atterrissage à toute autre fin que celle d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret ou du courrier;

- j) Le terme "capacité" s'entend:
- i) Appliqué à un aéronef, de la charge payante dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route;
 - ii) Appliqué à un service aérien spécifié, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou sur un tronçon de route.
 - k) L'expression "présent Accord" englobe l'Annexe de celui-ci ainsi que tous amendements à ladite Annexe ou au présent Accord;
 - l) L'expression "lois et règlements" d'une Partie contractante désigne les lois et règlements en vigueur au moment considéré sur le territoire de ladite Partie.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

Les Parties contractantes, aux fins de l'application du présent Accord, agissent conformément aux dispositions de la Convention et de ses annexes ainsi que de tout amendement à la Convention ou aux Annexes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Droits de trafic

1 Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers:

- a) Le droit de survoler son territoire sans atterrissage;
- b) Le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe. De tels services et routes sont respectivement dénommés ci-après les "services convenus" et les "routes spécifiées". Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, l'entreprise ou les entreprises désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans le programme d'exploitation dans le but d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne confère à l'entreprise ou aux entreprises d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers et du fret, y compris du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne peut pas exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante prend toutes les mesures qui sont en son pouvoir pour faciliter l'exploitation continue de ce service au moyen d'un réaménagement temporaire approprié des routes.

Article 4. Autorisations nécessaires

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises chargées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Sur réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai aux entreprises désignées, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Chaque Partie contractante a le droit, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, d'annuler la désignation d'une telle entreprise et d'en désigner une autre.

4. Une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes peut être requise de fournir à l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par cette Partie contractante à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice par une entreprise désignée des droits stipulés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'a pas eu la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

6. Une entreprise désignée et agréée de cette manière peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Applicabilité des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs exploitant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, qui doivent s'y conformer à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, de l'équipage, de la cargaison des aéronefs ou du courrier, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine, doivent être respectés par les passagers et l'équipage, ainsi qu'à l'égard de la cargaison, du courrier et des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante, ainsi que pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

3. Aux fins de l'application à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante des lois et règlements visés dans le présent article, aucune des Parties contractantes n'accorde un traitement plus favorable à sa propre ou à ses propres entreprises.

Article 6. Suspension ou annulation

1. Chaque Partie contractante a le droit de suspendre l'exercice des droits visés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante ou d'annuler une autorisation d'exploitation, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle peut juger nécessaires:

a) Si elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise ou de ces entreprises sont entre les mains de la Partie contractante qui les a désignées ou de ressortissants de cette Partie:

b) Si lesdites entreprises ne respectent pas les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou encore

c) Si les entreprises ne conforment pas à d'autres égards leur exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement au retrait de l'autorisation ou à la suspension des droits ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article pour empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, ledit droit d'annulation ou de suspension n'est exercé qu'après consultations avec l'autre Partie contractante. Les consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande formulée à cet effet par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

Article 7. Réglementation de la capacité

La capacité d'assurer l'exploitation sur les services aériens réguliers convenus est soumise aux conditions suivantes:

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante exploitent dans des conditions d'équité et d'égalité les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Les entreprises de chaque Partie contractante doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes doivent correspondre aux besoins de transport du public sur les routes spécifiées et avoir pour objectif primordial la mise en oeuvre d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du transport des passagers, du fret et du courrier entre le territoire de la Partie contractante ayant désigné les entreprises et les pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport des passagers, du fret et du courrier embarqués et débarqués à des points situés sur les routes spécifiées dans les territoires d'États

autres que celui qui a désigné les entreprises doivent tenir compte du principe général selon lequel cette capacité doit être liée:

- a) Aux besoins de transport entre le pays d'origine et les pays de destination;
- b) Aux besoins de transport de la région par laquelle les entreprises passent, en prenant en considération les services locaux et régionaux établis par les entreprises des États constituant cette région; et
- c) Aux besoins d'un trafic aérien de transit.

5. Les horaires de vol des services convenus sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

6. Les horaires de vol établis pour une saison conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur pour les saisons correspondantes jusqu'à ce que de nouveaux horaires de vol soient établis sur la base des dispositions du présent article.

Article 8. Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractante et qui sont toujours valides sont reconnus valables par l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation des services convenus.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit, pour des vols au-dessus de son territoire, de refuser de reconnaître les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants ou reconnus valables par un autre État.

Article 9. Exemptions des droits de douanes et autres droits

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service:

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à la consommation à bord de l'aéronef assurant la liaison sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités sur une route spécifiée, par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants servant de réserve aux aéronefs exploités sur une route spécifiée par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, même

s'ils sont utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués.

Les fournitures visées aux alinéas a), b) et c) du présent article peuvent être placées sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

3. L'équipement de bord normal, ainsi que les matériels et les fournitures conservés à bord des aéronefs de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'autre façon conformément à la réglementation douanière.

4. Les facilités prévues par le présent article sont également accordées lorsque l'entreprise ou les entreprises désignées par une Partie contractante ont conclu avec une ou plusieurs autres entreprises des arrangements de prêt ou de transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des fournitures spécifiées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, à condition que ces autres entreprises jouissent également de ces facilités sur le territoire de cette autre Partie contractante et que les autorités douanières de cette dernière aient été préalablement informées de chaque prêt ou transfert.

Article 10. Transit direct

1. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cette fin ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne et la contrebande de stupéfiants.

2. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

Article 11. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et à leurs obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illégale. Sans qu'il en résulte une limitation de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent notamment conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988, ou de toutes autres conventions relatives à la sécurité aérienne auxquelles les deux Parties ont adhéré.

2. Chaque Partie contractante prête à l'autre, sur sa demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir des actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et

des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent en conformité avec les dispositions en matière de sécurité aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles imposent aux exploitants d'aéronefs immatriculés par leurs autorités aéronautiques ou aux exploitants d'aéronefs ayant leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi qu'aux exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, de se conformer à ces dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes reconnaît qu'il peut être demandé à de tels exploitants d'aéronefs de se conformer aux dispositions en matière de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou la sortie du territoire de cette autre Partie contractante ou le séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, de l'équipage, des objets personnels transportés, des bagages, du fret et de l'approvisionnement de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considère également avec bienveillance toute demande que peut lui faire l'autre Partie contractante de prendre des mesures spéciales de sécurité raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil, ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

6. Si une Partie contractante déroge aux dispositions en matière de sécurité aérienne prévues dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de cette Partie.

Article 12. Tarifs du transport

1. Le terme "tarif" désigne un ou plusieurs des éléments suivants:

i) Le prix exigé par une entreprise pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens réguliers et le prix et les conditions des services accessoires à ce transport;

ii) Le prix exigé par une entreprise pour le transport de fret (à l'exclusion du courrier) sur des services aériens réguliers;

iii) Les conditions régissant la disponibilité ou l'applicabilité de ces prix, y compris, le cas échéant, les avantages connexes; et

iv) Le taux de la commission qu'une entreprise paie à une agence au titre des billets vendus ou connaissements aériens établis en vue d'un transport sur des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que l'entreprise ou les entreprises d'une Partie contractante appliquent pour le transport vers le territoire ou à partir du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service, telles que les normes de vitesse et de confort.

3. Les tarifs visés au paragraphe 2 du présent article sont fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

4. Des accords conformes aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus peuvent être conclus en utilisant, si possible, le mécanisme de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international.

5. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date projetée de leur mise en vigueur; dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

6. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour toute autre raison il n'est pas possible de fixer un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, ou encore si, durant les quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes signifient à celles de l'autre Partie contractante leur opposition à l'un quelconque des tarifs concertés conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de parvenir à un accord sur les tarifs.

7. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur l'approbation d'aucun des tarifs qui leur sont présentés conformément au paragraphe 5 ci-dessus ni sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 6, les Parties contractantes s'efforcent de parvenir à un accord sur les tarifs.

8. Aucun tarif n'entre en vigueur sans l'approbation préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

9. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément à ses dispositions.

Article 13. Transfert des excédents de recettes

Chaque entreprise désignée a le droit de convertir et de rapatrier en monnaie convertible, sur demande, les recettes locales en sus des sommes décaissées localement. La conversion et le rapatriement sont autorisés conformément à l'autorisation de l'autre Partie contractante au taux de change officiel applicable aux transactions courantes en vigueur à la date à laquelle la conversion et le rapatriement de ces recettes sont demandés. Les transferts sont effectués les soixante (60) jours suivant la date de la demande.

*Article 14. Représentation. établissement de documents
de transport et promotion*

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont une égale faculté d'embaucher, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie contractante, le personnel technique et commercial nécessaire pour assurer les services convenus sur les routes spécifiées et pour ouvrir et gérer des agences sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont en outre la possibilité, dans des conditions d'égalité, de délivrer tous titres de transport ainsi que de faire de la publicité et de promouvoir les ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents nommés par elles. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre et quiconque a le droit d'acheter ces services de transport.

Article 15. Redevances d'usage

Aucune des deux Parties contractantes n'impose ou ne permet qu'il faut imposer à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres entreprises exploitant des services aériens internationaux semblables.

Chaque Partie contractante favorise la tenue de consultations entre les autorités perceptrices compétentes sur son territoire et l'entreprise ou les entreprises qui utilisent les services et facilités, si possible par l'entremise des organisations qui représentent lesdites entreprises. Un préavis raisonnable devrait être donné aux usagers concernant toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient introduits. En outre, une des Parties contractantes encourage les autorités perceptrices compétentes et les entreprises à échanger des informations appropriées touchant les redevances d'usage.

Article 16. Communication de statistiques

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des états statistiques périodiques ou autres.

2. Ces états contiennent toutes les informations nécessaires pour permettre de déterminer le volume du trafic transporté par l'entreprise ou les entreprises désignées sur les services convenus ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article 17. Consultations et modifications

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre dans un esprit d'étroite coopération en vue d'assurer la mise en oeuvre des dispositions du présent Accord et de son Annexe et le respect satisfaisant de leurs dispositions.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable la modification de toute disposition du présent Accord, elle peut demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante. De telles consultations (qui peuvent être préparées au moyen de discussions entre les autorités aéronautiques) débutent dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la demande à cet effet, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'un délai plus long. Les modifications ainsi convenues sont approuvées par chaque Partie contractante conformément à ses procédures constitutionnelles.

3. Les modifications à l'Annexe sont convenues entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

Article 18. Règlement des différends

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre leur différend pour décision à une personne ou un organisme de leur choix. Si elles ne parviennent pas à un accord à cet effet, le différend est soumis pour décision, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à un tribunal composé de trois arbitres, dont un désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes désigne son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage, et le tiers arbitre est désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, il peut être demandé par l'une ou l'autre des Parties contractantes au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. En tout état de cause, le tiers arbitre est ressortissant d'un État autre que les Parties et assure la présidence du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes néglige de se conformer à une décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut, tant que dure cette situation, limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

5. Chacune des Parties contractantes prend à sa charge les frais et la rémunération de son arbitre; les honoraires du tiers arbitre et les frais exposés pour lui, ainsi que les dépenses résultant des procédures d'arbitrage, sont partagés par moitié entre les Parties contractantes.

Article 19. Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; cette

notification est communiquée au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. En pareil cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification, à moins que celle-ci 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 est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Enregistrement

Le présent Accord et tous ses amendements éventuels seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées par échange de notes diplomatiques que les conditions nécessaires à son entrée en vigueur conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives ont été remplies.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire en langue anglaise à Katmandou le 29 octobre 1997 et à Vienne le 28 novembre 1987.

Pour le Gouvernement fédéral d'Autriche:

BENITA FERRERO-WALDNER

Pour le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Népal:

NARESH BAHADUR SINGH

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes exploitées par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Népal:

Point d'origine:	Points intermédiaires:	Points en Autriche:	Points au-delà:
Népal	Tout nombre de points	Deux points quelconques	Tout nombre de points

2. Routes exploitées par l'entreprise ou les entreprises désignées par l'Autriche:

Point d'origine:	Points intermédiaires:	Points au Népal:	Points au-delà:
Autriche	Tout nombre de points	Deux points quelconques	Tout nombre de points

3. L'entreprise ou les entreprises désignées par l'Autriche n'utilisent pas de points situés en Inde et en Thaïlande comme points intermédiaires ni de points au-delà pour l'exercice des droits de cinquième liberté.

4. L'entreprise ou les entreprises désignées peuvent, à leur gré, omettre un ou plusieurs des points sur une route spécifiée, à condition que le point d'origine de cette route se trouve sur le territoire de la Partie contractante les ayant désignées.

5. L'entreprise ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes peuvent exercer intégralement les droits de trafic de cinquième liberté entre les points intermédiaires et les points au-delà spécifiés dans le tableau des routes.