

No. 35992

**Australia
aud
Lebanon**

Agreement between the Government of Australia and the Government of the Republic of Lebanon relating to air services (with exchange of notes of 20 May 1997, 22 July 1997 and 4 September 1997 and route schedule). Beirut, 11 March 1997

Entry into force: *12 February 1999 by notification, in accordance with article 22*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Australia, 24 August 1999*

**Australie
et
Liban**

Accord entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République libanaise relatif aux services aériens (avec échange de notes du 20 mai 1997, 22 juillet 1997 et 4 septembre 1997 et tableau de route). Beyrouth, 11 mars 1997

Entrée en vigueur : *12 février 1999 par notification, conformément à l'article 22*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Australie, 24 août 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LEBANON RELATING TO AIR
SERVICES

The Government of Australia and the Government of the Republic of Lebanon, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944,

Desiring to conclude an agreement on air services,

Have agreed as follows:

Index to Agreement

1. Definitions
 2. Designation
 3. Grant of Rights
 4. Authorisation
 5. Revocation and Limitation of Authorisation
 6. Application of Laws
 7. Recognition of Certificates and Licences
 8. Safety
 9. Aviation Security
 10. Airport, Services and Facility Charges
 11. Capacity
 12. Statistics
 13. Customs Duties and Other Charges
 14. Tariffs
 15. Commercial Opportunities
 16. Airline Representatives
 17. Consultations
 18. Amendment of Agreement
 19. Settlement of Disputes
 20. Termination
 21. Registration with ICAO
 22. Entry into Force
- Route Annex

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

(a) "Aeronautical authorities" means for each Contracting Party the authority or authorities as notified in writing from time to time by one Contracting Party to the other Contracting Party;

(b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo in accordance with agreed capacity entitlements;

(c) "Agreement" means this Agreement and the Annex attached thereto;

(d) "Cargo" includes mail;

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

(i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties; and

(ii) any amendment which has entered into force under Article 94 (a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties;

(f) "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Articles 2 (Designation) and 4 (Authorisation) of this Agreement;

(g) "Ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities;

(h) "Specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

(i) "Tariffs" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

(j) "Territory", "Air Service", "International air service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article 2. Designation

Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, its designation of such an airline or airlines.

Article 3. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:

- (a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) the right to make stops in that territory for non-traffic purposes; and
- (c) the right to land in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo while operating an agreed service.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 2 (Designation) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and (b) of this Article.

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.

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

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

Article 4. Authorisation

1. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before:

- (a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated pursuant to Article 2 (Designation) an airline or airlines for the specified route; and
- (b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay, the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned (subject to the provisions of Article 5 [Revocation and Limitation of Authorisation]).

2. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to satisfy them that those airlines are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those aeronautical authorities, in conformity with the provisions of the Convention, to the operation of international air services.

Article 5. Revocation and Limitation of Authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, with respect to a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorisations referred to in Article 4 (Authorisation) of this Agreement, to revoke or suspend such autho-

risations or impose conditions, temporarily or permanently at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned:

(a) in the event of failure by the airline to qualify under or to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party in conformity with the Convention;

(b) in the event that the aeronautical authorities of the Contracting Party are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

(c) in the event the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or regulations of a Contracting Party or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation between the Contracting Parties.

Article 6. Application of Laws

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international services or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of designated airlines of the other Contracting Party.

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

Article 7. Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under Article 3 (Grant of Rights) paragraph 2, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to

the rights of the first Contracting Party under Article 8 (Safety), paragraph 2, request consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

Article 8. Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

2. When immediate action is essential to the safety of airline operations, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) prior to consultations.

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

Article 9. Aviation Security

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

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 24 February 1988 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

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

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party to entry into, departure from, or sojourn in, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to apply security controls to passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation.

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

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 10. Airport, Services and Facility Charges

1. The charges imposed on a designated airline of one Contracting Party by the responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by that designated airline of airport, airways and other civil aviation facilities and services shall not be higher than those imposed by such Contracting Party on its own designated airline engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities and services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organisation. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airlines of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable them to express and have their views taken into account before any changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to, or permit responsible bodies to give preference to, its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international operations in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and other associated facilities under its control.

Article 11. Capacity

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into consideration 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 capacity to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties between their respective territories, for the conveyance of traffic on agreed services on the specified routes, shall be maintained in close relationship with the traffic originating in Australia and destined for the Republic of Lebanon and vice versa.

4. Provision by the designated airlines for the carriage of traffic originating in or destined for points on its specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;

(b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and

(c) The requirements of through airline operations.

5. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airlines of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided

between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airlines concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

Article 12. Statistics

1. For any purpose relating to operations under this Agreement, either Contracting Party may require the other Contracting Party on a basis of reciprocity to supply such information as may be reasonably required with regard to traffic (including information concerning the origin and destination of such traffic) carried by the designated airline of such other Contracting Party on the specified air services to, from and over the territory of the Contracting Party requiring such information.

2. The details of the methods by which such statistics shall be provided shall be jointly decided by the aeronautical authorities and implemented without delay.

Article 13. Customs Duties and Other Charges

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

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

(a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

(b) Spare parts (including engines) and normal airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services;

(c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

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

re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs laws and procedures of that Contracting Party.

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

Article 14. Tariffs

1. The tariffs for the transportation of traffic between the territories of the Contracting Parties on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interests of users of air transportation, cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes. The aeronautical authorities of both Contracting Parties will, with a view to preserving and enhancing competition, apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by airlines of either Contracting Party for carriage between a point in the territory of one Contracting Party and a point in the territory of the other Contracting Party:

(a) any proposed tariff to be charged for carriage between the two countries will be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may mutually decide) before it is proposed that the tariff will take effect;

(b) subject to the next two following sub-paragraphs, any tariff so filed will be treated as having been approved unless within 15 days of the tariff being filed (or such shorter period as the aeronautical authorities of both countries may mutually decide), the authorities of both countries have informed each other in writing that they do not approve the proposed tariff or consultations have been requested pursuant to sub-paragraph (c) below;

(c) if the aeronautical authorities of either country consider that: a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other country is or may be excessive; or charging of the proposed tariff might be anti-competitive and cause substantial damage to another airline or other airlines; they may, within 15 days of the proposed tariff being filed, request consultations with the aeronautical authorities of the other country. The consultations, which may be through correspondence, will be completed within 30 days of being requested and the tariff will take effect at the end of that period unless the authorities of both countries decide otherwise;

(d) in the event that a tariff which has come into effect in accordance with this paragraph is considered by the aeronautical authorities of one country to be causing substantial damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other country;

(e) any designated airline of either country operating direct or indirect air services on giving one day's notice, shall be permitted by the aeronautical authorities of the other country to match any tariff already approved between the same city pairs for another designated airline.

(f) a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. A tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

2. **Tariff Matching on Fifth Freedom Sectors:**

Consistent with their route entitlements in the Agreement the designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to match any publicly available tariff approved for international air carriage between points in the territory of the other Contracting Party and points in a third country on the specified routes.

Article 15. Commercial Opportunities

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement, including, but not limited to, restrictions upon the sale of air transportation, the payment for goods, services or transactions, or the repatriation of excess currencies by airlines, and the import, installation and use of computer equipment.

2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision and sale of air services. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

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

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

6. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to perform its own ground-handling or contract with a competing agent of its choice, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to restrictions resulting from considerations of airport security. Where such considerations preclude a designated airline from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that designated airline on a basis of equality with all other airlines.

Article 16. Airline Representatives

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party, consistent with such other Contracting Party's immigration laws, regulations and practices, their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These representatives and staff requirements shall, at the option of the designated airlines of one Contracting Party, be satisfied by using their own personnel, or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party that is authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws, regulations and practices, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 17. Consultations

1. In a spirit of close cooperation, either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 5 (Revocation and Limitation of Authorisation), 8 (Safety), 9 (Aviation Security) and 14 (Tariffs) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

Article 18. Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.

2. Any amendment or revision shall enter into force on the date the Contracting Parties, by exchange of diplomatic notes, specify for its entry into force.

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

Article 19. Settlement of Disputes

1. Any disputes except those which may arise with respect to specific tariff filings, relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

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

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

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

6. The Contracting Parties undertake to comply with any arbitration decision given under this Article.

7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Contracting Parties.

Article 20. Termination

1. Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through the diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously

to the International Civil Aviation Organisation (ICAO). The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

Article 21. Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 22. Entry into Force

This Agreement supersedes the Agreement between the Government of the Republic of Lebanon and the Government of the Commonwealth of Australia for the Establishment of Air Services, done at Beirut on the 29th day of September 1953, and shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes confirming that the Contracting Parties have completed all domestic procedures necessary for entry into force of the Agreement.

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

Done at Beirut on the eleventh day of March of the year 1997.

For the Government of Australia:

T. FISCHER

For the Government of the Republic of Lebanon:

FARES BOUEIZ

ROUTE ANNEX

For Lebanon:

- Points in Lebanon, via any three intermediate points to any two points in Australia.

For Australia:

- Points in Australia, via any three intermediate points to Beirut, and beyond to three points in Europe.

Note on the Routes to be operated by the Designated Airlines:

The designated airlines of the Contracting Parties may omit calling at any point provided that the agreed services on the specified routes originate and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airlines.

EXCHANGE OF NOTES

I

No. 26/97

The Australian Embassy presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lebanon and has the honour to refer to the Agreement between the Government of Australia and the Government of the Republic of Lebanon relating to Air Services, done at Beirut on 11 March 1997 (The Agreement).

The Embassy has the further honour to refer to certain typographical errors occurring in the English language signature texts of the Agreement which it proposes be rectified as follows:

Article 4, Paragraph 2

Delete "the" from "... require the designated airlines ..." (second line) so that paragraph begins: "The aeronautical authorities of one contracting party may require designated airlines"

Article 7, Paragraph 2, first sentence

Amend "convention" (fourth line) to begin with upper case "c".

Article 11, Paragraph 4, Sub-paragraph (c)

Amend "the" (first word) to begin with lower case "t".

Article 13, Paragraph 2, Sub-paragraph (b)

Amend "spare" (first word) to begin with lower case "s".

Article 13, Paragraph 3, second sentence

Amend "customs" in "... the customs laws ..." (second last line) to begin with upper case "c".

Article 14, Paragraph 1, sub-paragraph (e)

Replace full stop at end with semi-colon.

Article 14, Paragraph 2, heading

Delete colon at end.

Article 15, Paragraph 4, first sentence

For "form" (fourth line) read "from".

Article 16, Paragraph 2

For "representatives" (second word) read "representative".

Article 19, Paragraph 2, first sentence

For "channels" (third line) read "channel".

Article 19, Paragraph 3, first sentence

For "fourty-five" (third line) read "forty-five".

Article 20, Paragraph 1, first sentence

For "channels" (third line) read "channel".

Route annex, third heading beginning "note on the routes

Delete colon at end of heading.

For "airlines" (last word in sentence under this heading) read "airline" so that sentence concludes: "... the contracting party designating the airline."

If the foregoing is acceptable to the Government of the Republic of Lebanon, the embassy has the honour to propose that this note and the Ministry's confirmatory note in reply will together constitute an understanding rectifying, ab initio, the Agreement between the Government of Australia and the Government of the Republic of Lebanon.

The Australian Embassy avails itself of this opportunity to renew to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lebanon the assurances of its highest consideration.

Beirut

20 May 1997

II

RÉPUBLIQUE LIBANAISE MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

No 98/9

The Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Embassy of Australia and, with reference to the latter's note No. 26/97 dated 20 May 1997, regarding certain typographical errors occurring in the English text of the Agreement between the Government of Lebanon and the Government of the Republic of Australia relating to the Air Services signed in Beirut on 11 March, 1997, has the honour to inform it that the Lebanese Civil Aviation Authorities have adopted the following typographical corrections in the above-mentioned Agreement.

- 1- Article 7, Paragraph 2
"Convention" instead of "convention" .
- 2- Article 11, Paragraph 4, sub-paragraph (c)
"the" instead of "The".
- 3- Article 13, Paragraph 2, sub-paragraph (b)
"spare" instead of "Spare".
- 4- Article 14, Paragraph 1, sub-paragraph (e)
Full stop at the end is replaced with semi-colon.
- 5- Article 14, Paragraph 2, heading
Delete colon at the end.
- 6- Article 15, Paragraph 4, fourth line
"from" instead of "form".
- 7- Article 19, Paragraph 3, first sentence
"forty-five instead of "fourty-five
- 8- Route annex
Delete colon at the end of the third heading
"airline" instead of "airlines"

Also, the Lebanese Civil Aviation Authorities wishes to maintain the following phrases:

- 1- Article 4, Paragraph 2
Keep the letter "the" in the sentence "... contracting party may require the designated airlines..." unchanged, because it reconfirms the true meaning of the sentence and defines the indicated airlines.
Article 13, Paragraph 3

Keep "customs" in "...the custom laws..." unchanged, because replacing "customs" with "Customs", requires similar changes in the word "...the custom authorities..." (lines eight and ten of paragraph 3).

Article 16, Paragraph 2

Keep "representatives" in "...representative..." unchanged.

4- Article 19, Paragraph 2

Keep the words "diplomatic channels" unchanged. This is particularly so because "diplomatic channels" is commonly used in all correspondences and Agreements.

The foregoing is acceptable to the Government of Lebanon, and the Ministry wishes to propose that this note and the note of the Embassy of Australia No. 26/97 dated 20 May 1997, will constitute an understanding rectifying the Agreement between the Government of Lebanon and the Government of Australia.

The Ministry of Foreign Affairs avails itself of this opportunity to renew to the Australian Embassy the assurance of its highest consideration.

BEIRUT 22 JULY, 1997

The Embassy of Australia
Beirut

III

AUSTRALIA

Note No. 46/97

The Australian Embassy presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lebanon and has the honour to refer to the Ministry's Note No. 98/9 of 22 July 1997 concerning rectifications to the English language texts of the Agreement between the Government of Australia and the Government of the Republic of Lebanon relating to Air Services, done at Beirut on 11 March 1997 (the Agreement).

The Embassy has the further honour to notify its acceptance of the rectifications set out in the Ministry's Note and to confirm that the Embassy's Note No. 26/97 of 20 May 1997, the Ministry's Note in reply, and this further Note, will together constitute an Understanding between the Government of Australia and the Government of the Republic of Lebanon rectifying the Agreement, ab initio.

The Australian Embassy avails itself of this opportunity to renew to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Lebanon the assurances of its highest consideration.

BEIRUT

4 September 1997

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE RELATIF AUX
SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République libanaise, 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 relatif aux services aériens,

Sont convenus de ce qui suit :

Table des matières

1. Définitions
 2. Désignation
 3. Octroi de droits
 4. Autorisation d'exploitation
 5. Retrait et limitation de l'autorisation
 6. Application des lois
 7. Reconnaissance des certificats et licences
 8. Sécurité
 9. Sécurité de l'aviation
 10. Redevances d'installations et de services aéroportuaires
 11. Capacité
 12. Statistiques
 13. Droits de douane et redevances
 14. Tarifs
 15. Débouchés commerciaux
 16. Représentants des entreprises de transport aérien
 17. Consultations
 18. Modifications de l'Accord
 19. Règlement des différends
 20. Dénonciation
 21. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
 22. Entrée en vigueur
- Annexe : Tableau des routes

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

a) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend pour chaque Partie contractante, de tout service ou de toutes autorités notifiés par écrit de temps à autre par une Partie contractante à l'autre Partie contractante;

b) L'expression "services convenus" s'entend des services aériens réguliers exploités sur les routes indiquées à l'annexe au présent Accord pour le transport de passagers et de fret conformément à la capacité convenue;

c) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord et de l'annexe qui y est jointe;

d) Le "fret" inclut le courrier;

e) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut :

i) Toute annexe ou tout amendement à celle-ci, adoptés conformément à l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où une telle annexe ou un tel amendement a été adopté à un moment donné par les deux Parties contractantes; et

ii) Tout amendement entré en vigueur en vertu de l'article 94 a) de ladite Convention et ratifié par les deux Parties contractantes;

f) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise ou d'entreprises désignées et autorisées conformément aux articles 2 (Désignation) et 4 (Autorisation d'exploitation) du présent Accord;

g) L'expression "services au sol" comprend entre autres mais non exclusivement les services aux passagers, au fret et aux bagages et les services de restauration;

h) L'expression "route spécifiée" s'entend d'une route spécifiée dans l'annexe au présent Accord;

i) L'expression "tarif" s'entend des prix que réclame les entreprises de transport aérien désignées pour le transport de passagers et de fret, ainsi que des conditions régissant l'application desdits prix mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions relatives au transport du courrier;

j) Les termes et expressions "territoires", "service aérien", "service aérien international", "compagnie aérienne" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2. Désignation

Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées et de révoquer par écrit la désignation de cette ou de ces entreprises.

Article 3. Octroi de droits

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord pour permettre à l'entreprise ou aux entreprises désignées de cette autre Partie d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans l'annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante bénéficient des droits suivants :

- a) Le droit de survoler sans y faire escale le territoire de l'autre Partie contractante;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales; et
- c) Le droit d'atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins d'y embarquer ou d'y débarquer, en trafic international, des passagers et du fret à l'occasion de l'exploitation d'un service convenu.

3. Les entreprises de chaque Partie contractante, autres que celles visées à l'article 2 (Désignation) du présent Accord, bénéficient également des droits visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne doit être interprétée comme conférant aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes, le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et du fret transportés en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération pour les débarquer en un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

5. En certains points de routes indiquées, chacune des entreprises désignées aura le droit d'utiliser les pistes, les aéroports et toutes autres installations fournies par les Parties contractantes sur une base non discriminatoire.

6. Si, à la suite d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, les entreprises aériennes désignées de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure d'exploiter un service sur leurs routes habituelles, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement lesdites routes sur la base d'un accord mutuel des Parties contractantes.

Article 4. Autorisation

1. Les services convenus peuvent être mis en exploitation, en totalité ou en partie, à n'importe quel moment, mais pas avant que :

- a) La Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés ait désigné conformément à l'article 2 (Désignation) la ou les entreprises choisies pour la route indiquée; et
- b) La Partie contractante qui accorde les droits ait donné aussi rapidement que possible les autorisations d'exploitation appropriée à l'entreprise ou aux entreprises concernées (sous réserve des dispositions de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation)).

2. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger des entreprises désignées de l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les con-

ditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 5. Retrait et limitation de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante, en ce qui concerne une entreprise désignée de l'autre Partie, ont le droit de refuser les autorisations visées à l'article 4 (Autorisation d'exploitation) du présent Accord, de révoquer ou de suspendre en tout temps lesdites autorisations ou d'imposer des conditions, à titre temporaire ou définitif à l'exercice des droits par l'entreprise désignée :

a) Dans les cas où l'entreprise ne soit pas habilitée aux termes des lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante conformément à la Convention ou ne se conforment pas auxdits règlements et lois;

b) Dans les cas où les autorités aéronautiques de la Partie contractante ne sont pas convaincues qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou

c) Dans les cas où l'entreprise néglige d'exploiter les services convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf nécessité d'imposer immédiatement la révocation, la suspension ou les conditions visées au paragraphe 1 du présent article, pour empêcher que les lois et règlements d'une Partie contractante ou les dispositions du présent Accord ne continuent à être enfreints, il n'est fait usage de ladite faculté qu'après consultation entre les Parties contractantes.

Article 6. Application des lois

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 affectés à la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation desdits aéronefs alors qu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, du fret et de l'aéronef (y compris les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de sécurité aérienne, d'immigration de passeports, de douane, de quarantaine ou dans le cas du courrier des lois et règlements postaux) seront applicables aux passagers, équipages, fret et aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante pendant leur présence sur le territoire de la première Partie contractante. Lesdits lois et règlements seront appliqués également par chaque Partie contractante aux passagers, équipages, fret et aéronefs de tous les pays sans aucune distinction fondée sur la nationalité de l'entreprise.

Article 7. Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et en cours de validité sont reconnus par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître la validité, pour ce qui est des vols effectués conformément aux droits octroyés aux termes du paragraphe 2 de l'article 3 (Octroi de droits), des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou les conditions de délivrance des licences ou brevets d'aptitude accordés ou validés par une Partie contractante autorisent un écart par rapport aux normes établies au titre de la Convention, et si ledit écart a été enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent, sans préjudice des droits de la première Partie contractante aux termes du paragraphe 2 de l'article 8 (Sécurité), demander des consultations conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, en vue de s'assurer que la pratique en question rencontre leur agrément. L'incapacité d'atteindre un accord satisfaisant constituera un motif pour demander l'application de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) du présent Accord.

Article 8. Sécurité

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité maintenues par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante, n'applique pas effectivement dans ces domaines des normes et conditions de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être requises en vertu de la Convention, l'autre Partie contractante sera informée de ces constatations ainsi que des mesures jugées nécessaires pour respecter ces normes minimales. L'autre Partie contractante prendra les mesures correctives appropriées à cet effet. L'incapacité de l'autre Partie contractante à prendre les mesures voulues dans un délai raisonnable et, en tout état de cause, dans les quinze (15) jours, constitue un motif pour l'application du paragraphe 1 de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) du présent Accord.

2. Lorsqu'une mesure immédiate est essentielle pour assurer la sécurité des opérations aériennes, une Partie contractante peut prendre les dispositions adéquates aux termes du paragraphe 1 de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) avant que les consultations ne soient engagées.

3. Il sera mis fin à toute intervention décidée par une Partie contractante, conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article dès que l'autre Partie contractante se sera conformée aux dispositions relatives à la sécurité prévue dans le présent article.

Article 9. Sécurité de l'aviation

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

2. Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971, et à celles du Protocole pour la répression des actes illégaux de violence dans les aéroports affiliés à l'aviation civile internationale, supplément à la Convention pour la répression des actes illégaux contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 24 février 1988, et aux dispositions de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation civile, qui pourraient lier les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes se prêtent, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tous 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 à la sécurité de l'aviation civile.

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

5. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire ou encore que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions relatives à la sécurité, telles qu'elles sont applicables aux Parties contractantes. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre Partie contractante de toute différence entre sa réglementation et ses pratiques nationales et les normes de sécurité de l'aviation des annexes visées au paragraphe 4 ci-avant. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut en tout temps réclamer des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante afin d'examiner ces divergences.

6. Chaque Partie contractante convient qu'il peut être exigé des exploitants d'aéronefs que ces derniers observent les mesures relatives à la sécurité de l'aviation visées au paragraphe 4 ci-dessus, requises par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'accès au territoire de cette autre Partie, le séjour sur celui-ci ou le départ. Chaque Partie contractante veille à prendre, sur son territoire, les dispositions voulues pour protéger les aéronefs et pour procéder à l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des autres bagages, du fret et des provisions de bord pendant l'embarquement ou le chargement. Cha-

que Partie contractante considère avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures spéciales de sécurité sur son territoire pour assurer une protection contre une menace précise.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident visant à la capture illicite des aéronefs civils ou tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité desdits 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 d'autres mesures visant à mettre fin rapidement audit incident ou à ladite menace tout en tenant compte de l'absolue nécessité de protéger la vie humaine.

8. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent réclamer des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'incapacité de réaliser un accord satisfaisant dans les quinze (15) jours à partir de la date de cette demande constitue un motif pour l'application du paragraphe 1 de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) du présent Accord. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures aux termes du paragraphe 1 de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Toute mesure prise conformément à ce paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions relatives à la sécurité du présent article.

Article 10. Redevances d'installations et de services aéroportuaires

1. Les redevances imposées à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante par les organismes compétents de l'autre Partie contractante pour l'usage par cette ou ces entreprises désignées de l'aéroport, des voies aériennes et autres installations et services de l'aviation civile ne seront pas plus élevées que celles imposées par cette Partie à sa propre entreprise désignée effectuant des opérations internationales similaires et utilisant des aéronefs et des installations et services connexes analogues.

2. Chaque Partie contractante s'engage à encourager des consultations entre ses autorités responsables de la perception des redevances et les entreprises désignées utilisant les services et installations. Lorsque cela sera possible, ces consultations seront organisées par l'intermédiaire de l'organisation représentative appropriée. Toute proposition visant à modifier le calcul ou le montant des redevances d'usage mentionnées dans le présent article sera chaque fois que possible notifiée à l'entreprise ou aux entreprises désignées, avec un délai de préavis raisonnable et avec les renseignements et données pertinents, de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que ces modifications soient adoptées.

3. Aucune des Parties contractantes ne donnera la préférence, ou n'autorisera les autorités responsables à le faire, à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise par rapport à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante effectuant des opérations internationales similaires pour l'application de ses règlements concernant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres dispositions similaires ou pour l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de circulation aérienne et autres installations connexes relevant de son autorité.

Article 11. Capacité

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 par chacune des Parties contractantes doivent, en exploitant les services convenus, tenir compte des intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent en totalité ou en partie sur la même route.

3. La capacité exploitable par les entreprises désignées des Parties contractantes entre leurs territoires respectifs pour le transport du trafic dans le cadre des services convenus sur les routes spécifiées sera assurée en fonction des besoins du trafic en provenance de l'Australie, à destination de la République du Liban et vice versa.

4. Les prestations fournies par les entreprises désignées pour le transport du trafic en provenance ou à destination de points sur ses routes spécifiées dans les territoires de pays tiers seront décidées conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux besoins du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises;

b) Aux besoins du trafic existant dans les régions desservies par les entreprises, compte tenu des services aériens locaux et régionaux; et

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

5. La capacité qui pourra être offerte en vertu du présent article par les entreprises de chaque Partie contractante dans le cadre de services convenus sera celle dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes seront convenues avant le commencement de l'exploitation desdits services par lesdites entreprises et périodiquement par la suite.

Article 12. Statistiques

1. Pour tout motif lié à l'exploitation visée au présent Accord, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut exiger de l'autre Partie contractante qu'elle lui communique, sur une base de réciprocité, toutes informations raisonnablement exigibles s'agissant du trafic (y compris des informations relatives à l'origine et à la destination de tout trafic) acheminé par l'entreprise désignée de ladite autre Partie contractante sur les services convenus en direction de la Partie contractante qui réclame ces informations, au-dessus du territoire de celle-ci et au retour dudit territoire.

2. Les méthodes d'élaboration et de transmission desdites statistiques feront l'objet de décisions conjointes des autorités aéronautiques qui les appliqueront sans délai.

Article 13. Droits de douane et autres redevances

1. Les aéronefs exploités pour les services convenus par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal, les carburants, (y compris

les huiles hydrauliques) les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons, les alcools, le tabac et d'autres articles destinés à la vente ou à être utilisés, en quantités limitées, par les passagers en vol), ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien journalier, qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douane, droits de consommation et autres droits et redevances, à condition que ledit équipement et lesdites fournitures et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

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

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

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et tous équipements aéroportés importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui sont nécessaires à l'entretien et à la réparation des aéronefs assurant les services convenus;

c) Les carburants (y compris les huiles hydrauliques), lubrifiants destinés aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes pour les aéronefs assurant les services convenus même lorsque ses fournitures ne sont destinées à être utilisées que pour une portion du trajet survolant le territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarquées.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord, les carburants (y compris les huiles hydrauliques), lubrifiants et les autres articles visés au paragraphe 1 du présent article, conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarquées sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières dudit territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément à la législation et aux procédures douanières de cette autre Partie contractante.

4. Les exemptions prévues au présent article s'appliqueront également aux cas où les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante ont conclu avec une ou plusieurs entreprises 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 lesdites entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 14. Tarifs

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

indiquées. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliqueront, en vue de maintenir et de renforcer la concurrence, les dispositions suivantes aux fins de l'approbation des tarifs fixés par les entreprises de l'une ou l'autre Partie contractante pour un transport entre un point situé sur le territoire de l'une des Parties contractantes et un point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante :

a) Les tarifs proposés pour des transports entre les territoires des Parties contractantes seront soumis par l'entreprise désignée ou en son nom aux autorités aéronautiques des deux pays trente (30) jours au moins (ou une période plus courte qui peut être décidée d'un commun accord par les autorités aéronautiques des Parties) avant la date proposée pour leur entrée en vigueur;

b) Sous réserve des dispositions des alinéas c) et d) du présent article, tout tarif ainsi déposé sera considéré comme approuvé, à moins que dans les 15 jours suivant le dépôt du tarif (ou une période plus courte décidée d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) les autorités des deux pays se soient informées réciproquement par écrit qu'elles n'approuvent pas le tarif proposé ou qu'elles aient demandé des consultations conformément à l'alinéa c) ci-dessous;

c) Si les autorités aéronautiques de l'un ou l'autre pays estiment que le tarif proposé par une entreprise désignée de l'autre pays est ou peut être excessif, ou que l'imposition dudit tarif pourrait nuire à la concurrence et causer de graves dommages à l'autre ou aux autres entreprises, elles peuvent dans les 15 jours suivant le dépôt du tarif proposé, exiger des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Les consultations, qui peuvent se dérouler par correspondance, seront menées à bien dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle elles ont été demandées et le tarif entrera en vigueur à la fin de ladite période, à moins que les autorités des deux pays n'en décident autrement;

d) Au cas où un tarif qui est entré en vigueur conformément au présent paragraphe est considéré par les autorités aéronautiques d'un pays comme causant un dommage important à l'autre ou aux autres entreprises sur une ou des routes particulières, lesdites autorités aéronautiques peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays.

e) Toute entreprise de transport aérien désignée de l'un ou l'autre pays assurant directement ou indirectement des services aériens sera autorisée, en donnant un préavis d'un jour, par les autorités aéronautiques de l'autre pays à aligner tout tarif déjà approuvé, entre les mêmes villes desservies, pour une autre entreprise désignée;

f) Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Un tarif ne peut être prorogé aux termes du présent paragraphe pendant plus de douze mois après la date fixée pour son expiration.

2. Alignement de tarifs dans les secteurs de cinquième liberté :

Conformément aux routes qui leur sont attribuées dans le présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante seront autorisées à aligner tout tarif approuvé et publiquement annoncé pour le transport aérien international entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans un pays tiers sur les routes indiquées.

Article 15. Débouchés commerciaux

1. Chaque Partie contractante prend les mesures appropriées qui relèvent de sa compétence pour éliminer toutes formes de discrimination ou toutes pratiques compétitives déloyales susceptibles de porter atteinte à la capacité de concurrencer les entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'exercice de leurs droits aux termes du présent Accord, y compris notamment les restrictions imposées sur la vente de transport aérien, le paiement de marchandises, de services et de transactions ou le rapatriement de devises en excédent, par les entreprises et l'importation, l'installation et l'utilisation de matériel informatique.

2. Dans la mesure où les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment que leurs entreprises de transport aérien désignées sont l'objet de discrimination ou de pratiques déloyales, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Il sera alors procédé à des consultations dès que possible après la notification, à moins que la première Partie contractante ne soit convaincue que le problème a pu être résolu dans l'intervalle.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante pour l'offre et la vente de services de transport aérien. Chaque entreprise désignée a le droit de se livrer à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement, et à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit d'utiliser à cette fin ses propres documents de transport.

4. Comme elles l'entendent, les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien et d'accepter en guise de paiement, la monnaie locale ou une devise librement convertible, de convertir leurs fonds en n'importe quelle devise convertible ou de les transférer librement hors du territoire de l'autre Partie contractante. Sous réserve des lois, règlements et politiques de l'autre Partie contractante, la conversion et le transfert de fonds acquis dans l'exercice ordinaire de leurs opérations sont autorisés aux taux de change pratiqués au moment de la présentation de la demande de transfert ou de conversion et ne sont soumis à aucun frais sauf ceux qui portent sur les commissions normales perçues pour de telles transactions.

5. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à régler à leur gré les dépenses locales, y compris l'achat de carburants, effectuées sur le territoire de l'autre Partie contractante, en monnaie locale ou, à condition que cette pratique soit conforme à la réglementation locale portant sur les devises, en devises librement convertibles.

6. Si elle le souhaite, chaque entreprise désignée aura le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer elle-même ses services au sol ou de les sous-traiter à un agent concurrentiel de son choix, ainsi qu'à toute autre entreprise de transport aérien qui en fournit, en tout ou en partie. Ce choix ne connaîtra aucune restriction autre que celles qu'exige la sécurité aéroportuaire, auquel cas ces services seront fournis à l'entreprise désignée dans des conditions d'égalité avec toutes les autres entreprises de transport aérien.

Article 16. Représentation des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées, sous réserve de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois, règlements et procédures relatifs à l'immigration, leurs représentants et leur personnel commercial, opérationnel et technique dans la mesure des besoins liés à l'exploitation des services convenus.

2. Au gré des entreprises désignées de chaque Partie contractante, lesdits besoins de représentation et de personnel peuvent être satisfaits en faisant appel à leurs propres effectifs ou en ayant recours aux services de toute autre organisation, société ou entreprises exerçant son activité sur le territoire de l'autre Partie contractante qui est autorisée à exploiter lesdits services sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément auxdites lois, réglementations et pratiques, chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et dans les délais les plus courts, les autorisations de travail, visas et autres documents nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

Article 17. Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, chacune des Parties contractantes peut à tout moment présenter une demande de consultations concernant l'application, l'interprétation ou la modification du présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions des articles 5 (Retrait et limitation de l'autorisation), 8 (Sécurité), 9 (Sécurité de l'aviation) et 14 (Tarifs), ces consultations qui peuvent s'effectuer oralement ou par correspondance débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de ladite demande, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

Article 18. Modification de l'Accord

1. Le présent Accord peut être modifié ou révisé, après que les deux Parties contractantes en seront convenues par écrit.

2. Toute modification ou révision entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes le spécifient par un échange de notes diplomatiques.

3. Au cas où une convention multilatérale relative aux transports aériens, à laquelle adhèreraient les deux Parties contractantes, entrerait en vigueur, le présent Accord sera considéré comme ayant été modifié dans la mesure nécessaire pour le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 19. Règlement des différends

1. Excepté ceux qui concernent le dépôt de tarifs spécifiques, tous les différends qui portent sur l'interprétation ou l'application du présent Accord, et qui ne peuvent être résolus

par des négociations entre les Parties contractantes, par des discussions, des échanges de lettres ou la voie diplomatique sont, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, soumis à un tribunal arbitral.

2. Dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre Partie contractante d'une note adressée par la voie diplomatique, par l'autre Partie, réclamant l'arbitrage d'un différend par un tribunal, chaque Partie contractante nomme un arbitre. Dans un délai de soixante (60) jours à compter de la nomination de l'arbitre désigné en dernier, les deux arbitres nomment un président qui sera un ressortissant d'un État tiers. Si dans les soixante (60) jours suivant la désignation de son arbitre par une Partie contractante, l'autre Partie contractante n'a pas nommé le sien ou, si dans les soixante (60) jours suivant la nomination du second arbitre, les deux arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la nomination du président, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer un ou plusieurs arbitres, selon le cas.

3. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante soumettra un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours, à compter de la date à laquelle le tribunal aura été constitué. Les répliques seront dues dans les 60 jours qui suivent. À la demande de l'une ou l'autre des Parties ou de son propre gré, le tribunal tiendra audience dans les 30 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

4. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou, à défaut d'audience, dans les 30 jours suivant la soumission des répliques. La décision arbitrale est prise à la majorité.

5. Les Parties contractantes pourront réclamer des précisions en ce qui concerne la décision arbitrale dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date à laquelle elle aura été prise, et ces décisions seront fournies dans un délai de quinze (15) jours, à compter d'une demande à cet effet.

6. Les Parties contractantes se conforment à toute décision d'arbitrage prise en vertu du présent article.

7. Les dépenses résultant de l'arbitrage en vertu du présent article sont partagées également entre les Parties contractantes.

Article 20. Dénonciation

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment suivant l'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit et par la voie diplomatique, l'autre Partie contractante de sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le présent Accord expire un (1) an après la réception de la notification par l'autre Partie contractante.

2. Faute d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, ladite notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale aura accusé réception de ladite notification.

*Article 21. Enregistrement auprès de l'Organisation
de l'aviation civile internationale*

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

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord rend caduc l'Accord entre le Gouvernement de la République du Liban et le Gouvernement du Commonwealth d'Australie relatif à la création de services aériens fait à Beyrouth le 29 septembre 1953 et il entrera en vigueur à la suite d'un échange de notes diplomatiques confirmant que les Parties contractantes ont complété les procédures internes nécessaires à son entrée en vigueur.

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

Fait à Beyrouth, le 11 mars 1997.

Pour le Gouvernement d'Australie :

T. FISCHER

Pour le Gouvernement de la République libanaise :

FARES BOUEIZ

TABLEAU DE ROUTES

Pour le Liban :

- Points au Liban, trois points intermédiaires vers deux points en Australie.

Pour l'Australie :

- Points en Australie, trois points intermédiaires vers Beyrouth et au-delà vers trois points en Europe.

Note relative aux routes à exploiter par les entreprises désignées:

Les entreprises désignées des Parties contractantes pourront omettre de faire escale en tout point à condition que les services convenus sur les routes indiquées aient leur point de départ sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné les entreprises.

ÉCHANGES DE NOTES

I

No 26/97

L'Ambassade d'Australie présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères de la République du Liban et a l'honneur de se référer à l'Accord entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République du Liban relatif aux services aériens, fait à Beyrouth le 11 mars 1997 (l'Accord).

L'Ambassade a également l'honneur de se référer à certaines erreurs typographiques qui apparaissent à la version anglaise du texte de l'Accord qu'elle propose qu'elles soient corrigées de la manière suivante :

Article 4, paragraphe 2

Supprimer "the" de " require the designated air lines " (deuxième ligne) de manière à ce que le paragraphe commence ainsi : "The aeronautical authorities of one contracting party may require designated airlines "

Article 7, paragraphe 2, première phrase

Modifier le terme "convention" (4e ligne) en lui donnant un "C" majuscule.

Article 11, paragraphe 4, alinéa c)

Modifier "the" (premier mot) en lui donnant un "T" majuscule.

Article 13, paragraphe 2, alinéa b)

Modifier "spare" (premier mot) en lui donnant un "s" minuscule.

Article 13, paragraphe 3, deuxième phrase

Modifier le terme "customs" dans "the customs laws " (avant dernière ligne) en lui donnant un "C" majuscule.

Article 14, paragraphe 1, alinéa e)

Remplacer le point par un point-virgule.

Article 14, paragraphe 2, en-tête

Retirer les deux points à la fin.

Article 15, paragraphe 4, première phrase

Remplacer "form" (4e ligne) par "from".

Article 16, paragraphe 2

Supprimer le "s" à "representatives" (deuxième mot).

Article 19, paragraphe 2, première phrase

Supprimer le "s" à "channels" (troisième ligne).

Article 19, paragraphe 3, première phrase

À la troisième ligne, écrire "forty-five" au lieu de "fourty-five".

Article 20, paragraphe 1, première phrase

À la troisième ligne, supprimer le "s" à "channels".

Au tableau des routes, retirer les deux points au troisième en-tête.

Retirer le "s" à "airlines" (dernier mot de la phrase sous cet en-tête) de façon à ce que la phrase se termine par " the contracting party designating the airline".

Si les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République du Liban, l'Ambassade a l'honneur de proposer que la présente note et la note du Ministère en ce sens constitueront une entente rectifiant ab initio, l'Accord entre le Gouvernement d'Australie et le Gouvernement de la République du Liban.

L'Ambassade de l'Australie saisit cette occasion, etc. ...

Beyrouth, le 20 mai 1997

II

RÉPUBLIQUE LIBANAISE MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

No 98/9

Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade de l'Australie et, concernant la note de celle-ci en date du 20 mai 1997 relative à certaines erreurs typographiques figurant au texte anglais de l'Accord entre le Gouvernement de la République du Liban et le Gouvernement de la République d'Australie relatif aux services aériens fait à Beyrouth le 11 mars 1997, a l'honneur de l'informer que les autorités libanaises de l'aviation civile ont adopté les corrections typographiques suivantes à l'Accord mentionné ci-avant.

1. Article 7, paragraphe 2

"Convention" au lieu de "convention".

2. Article II, paragraphe 4, alinéa c)

"the" au lieu de "The".

3. Article 13, paragraphe 2, alinéa b)

"spare" au lieu de "Spare".

4. Article I4, paragraphe I, alinéa l)

Le point qui apparaît à la fin est remplacé par un point-virgule.

5. Article I4, paragraphe 2, en-tête

Retirer les deux points à la fin.

6. Article I5, paragraphe 4, 4e ligne

"from" au lieu de "form".

7. Article I9, paragraphe 3, première phrase

"forty-five" au lieu de "fourty-five".

8. Route Annexe

Retirer les deux points à la fin du troisième en-tête

"air line" au lieu de "air lines".

En outre, les autorités libanaises de l'aviation civile désirent maintenir les phrases suivantes :

Article 4, paragraphe 2

Retenir le terme "the" dans la phrase "contracting party may require the designated airlines" inchangé car il reconferme la véritable signification de la phrase et définit les entreprises de transport aérien indiquées.

Article 13, paragraphe 3

Retenir "customs" dans "custom laws" inchangé, car le remplacement de "customs" par "Customs" exige des changements similaires à l'expression " the customs authorities " (lignes 8 et 10 du paragraphe 3).

Article 16, paragraphe 2

Retenir "representatives" inchangé dans "representative".

Article 19, paragraphe 2

Maintenir les mots "diplomatic channels" inchangés. Et ce particulièrement en raison du fait que "diplomatic channels" est communément utilisé dans toutes les correspondances et accords.

Ce qui précède est acceptable au Gouvernement du Liban et le Ministère désire proposer que la présente note et la note de l'Ambassade d'Australie No 26/97 en date du 20 mai 1997, constituent une entente modifiant l'Accord entre le Gouvernement du Liban et le Gouvernement d'Australie.

Le Ministère saisit cette occasion, etc. ...

BEYROUTH, LE 22 JUILLET 1997

À l'Ambassade d'Australie
à Beyrouth

III

No 46/97

L'Ambassade de l'Australie présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères de la République du Liban et a l'honneur de se référer à la Note No 98/9 du Ministère en date du 22 juillet 1997 concernant les rectifications aux textes anglais de l'Accord entre le Gouvernement d'Australie et le Gouvernement de la République du Liban relatif aux services aériens fait à Beyrouth le 11 mars 1997 (l'Accord).

L'Ambassade a également l'honneur de faire part de son acceptation des rectifications contenues à la note du Ministère et de confirmer que la Note de l'Ambassade No 26/97 du 20 mai 1997, la note du Ministère en guise de réponse et la présente note constituent ensemble une entente entre le Gouvernement d'Australie et le Gouvernement de la République du Liban rectifiant l'Accord, ab initio.

L'Ambassade d'Australie saisit cette occasion, etc. ...

Beyrouth,

le 4 septembre 1997