

No. 40040

**Belgium
and
South Africa**

**Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the
Government of the Republic of South Africa (with annex). Brussels, 2 May 2000**

Entry into force: *1 April 2003 by notification, in accordance with article 23*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 10 March 2004*

**Belgique
et
Afrique du Sud**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la
République d'Afrique du Sud relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles,
2 mai 2000**

Etrée en vigueur : *1er avril 2003 par notification, conformément à l'article 23*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 10 mars 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE KINGDOM OF BELGIUM AND OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of South Africa

(hereinafter referred to as the "Contracting Parties") ;

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

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation ;

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

Have agreed as follows :

Article 1. Definitions

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

(a) The term "aeronautical authorities" means the respective Ministers responsible for Civil Aviation, or in either case any person or body duly authorized to perform any functions exercised by the said Minister ;

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

(c) The term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex ;

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

(e) The term "airborne equipment" means Articles, other than stores and sparc parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment ;

(f) The term "cargo" includes mail ;

(g) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes :

- (i) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties, and
- (ii) Any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties ;
- (h) The term "designated airline" means an airline or airlines designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement ;
- (i) The term "ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities ;
- (j) The term "spare parts" means Articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines ;
- (k) The term "tariff " means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail ; and
- (l) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

Article 2. Grant of rights

- 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex.
- 2 Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline 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. Airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in sub-Article (2)(a) and (b).
- 4. Nothing in sub-Article (2) shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.
- 5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party are unable to operate a service on their normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

Article 3. Designation and authorisation

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

Article 4. Revocation and limitation of authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, with respect to the designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned :
 - (a) In the event of failure by the airline to qualify under or to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of that Contracting Party in conformity with the Convention ;
 - (b) In the event that the aeronautical authorities of that Contracting Party are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals ; or
 - (c) In the event the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in sub-Article (1) shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 17 (Consultations).

Article 5. Application of laws, regulations and procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated

airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

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

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and unlawful interference, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6. Recognition of certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses 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 provided that such certificates or licenses 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 recognize, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under sub-Article (2) of Article 2 (Grant of Rights), certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licenses 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 Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under sub-Article (2) of Article 16 (Safety), 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 4 (Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement.

Article 7. Customs duties and other charges

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board

such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

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

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

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

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

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

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

Article 8. Principles governing the operation of agreed services

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party in the exercise of its 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 the airline, and the import, installation and use of computer equipment.

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

3. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

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

5. Provision by designated airline 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 have designated the airline ;
- (b) The traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services ; and
- (c) The requirements of through airline operations.

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

Article 9. Change of aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party provided that :

(a) Aircraft used beyond the point of change of aircraft either inside or beyond the territory of the other Contracting Party shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be ; and

(b) When more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sector of its change of aircraft operations.

Article 10. Commercial activities

I. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation

and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation.

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

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

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

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

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

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

Article II. 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 operations, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

2. The tariffs referred to in sub-Article (1), shall, wherever possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by following the procedures of the International Air Transport Association for the calculation of tariffs.

3. The tariffs shall be submitted by the designated airline concerned to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed

date of their introduction ; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities. If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff. In the event that the aeronautical authorities accept a shorter period for the submission of a tariff, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with sub-Article (3), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 17 of this Agreement and endeavor to determine the tariff by agreement between them.

5. 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 sub-Article for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

6. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavor to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

7. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding sub-Articles the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors. The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines.

Article 12. Timetable

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authority of the other Contracting Party for approval, thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

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

Article 13. Provision of information

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

Article 14. Transfer of funds

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

Article 15. Airport, services and facility charges

1. The charges imposed on the designated airline of one Contracting Party by The responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by The 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 organization. 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 the designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international operations in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and other associated facilities under its control.

Article 16. Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety Standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of sub-Article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement.

2. When immediate action is essential to the safety of airline operations, a Contracting Party may take action under sub-Article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization) prior to consultations.

3. The other Contracting Party with the safety provisions of this Article shall discontinue any action taken by one Contracting Party in accordance with sub-Articles (1) and (2) upon compliance.

Article 17. Aviation security

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

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at the Hague on 16th 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 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 Organization 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 sub-Article (4) above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in sub-Article (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 authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authority 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 sub-Article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under sub-Article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this sub-Article shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 18. Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Article 15 (Safety) and Article 16 (Aviation Security) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

Article 19. Amendment of agreement

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

2. Any such amendment agreed by the Contracting Parties shall be effected by an Exchange of Notes and shall come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of nationally required procedures.

3. The Annex to this Agreement may be amended in writing between the Aeronautical authorities and such amendment shall take effect on a date to be determined by them.

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

Article 20. Settlement of disputes

1. Any disputes except those which may arise with respect to specific tariff filings, relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. Within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.
3. The Tribunal shall determine its own procedure.
4. Subject to the final decision of the Tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the interim costs of arbitration.
5. The Contracting Parties shall undertake to comply with any provisional ruling and the final decision of the Tribunal.

Article 21. Termination of Agreement

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

Article 22. Registration of Agreement and amendments

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

Article 23. Entry into force

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through the diplomatic channel of the completion of its Constitutional formalities required to bring this Agreement into effect.

The Agreement shall come into force on the first day of the month from the date of the last notification and shall replace the Agreement pertaining to air services between the Contracting Parties signed at Pretoria on 13 November 1967.

Done in duplicate at Brussels on this 2nd day of May 2000, in the English language.

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

For the Government of the Kingdom of Belgium :

JAN DE BOCK
Secretary General

For the Government of the Republic of South Africa :

ELIAS LINKS
Ambassador

ANNEX

Route Schedule

Section 1

Routes to be operated by the designated airline of the Republic of South Africa :

Points in the Republic of South Africa - intermediate points - points in the Kingdom of Belgium - points beyond.

NOTES

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

Section 2

Routes to be operated by the designated airline of the Kingdom of Belgium :

Points in the Kingdom of Belgium - intermediate points - points in the Republic of South Africa - points beyond.

NOTES

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

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'AFRIQUE
DU SUD ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Les Gouvernements de la République d'Afrique du Sud et du Royaume de Belgique (ci après dénommés "Parties Contractantes";

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

Reconnaissant l'importance du transport aérien en tant que moyen de création et de préservation de l'amitié, de l'entendement et de la coopération entre les populations des deux pays;

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

Désireux de conclure un Accord afin d'établir des services aériens entre et au delà de leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1er. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement, on entend par :

(a) "autorités aéronautiques" : les Ministres respectifs responsables de l'Aviation Civile ou dans les deux cas toute autre personne ou autorité habilitée à exercer les fonctions qu'exercent lesdits Ministres;

(b) "Services convenus" : les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord pour le transport de passagers et de marchandises en respect des capacités convenues accordées, et par "route spécifiée" : une route spécifiée dans l'Annexe au présent Accord;

(c) "Accord" : le présent Accord, son Annexe établie en vue de son application et toute modification à l'Accord ou à l'Annexe;

(d) "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" : ces termes ont respectivement la signification qui leur est attribuée dans l'Article 96 de la Convention;

(e) "équipement embarqué" : les Articles autres que les provisions de bord et pièces de rechange amovibles pour l'usage à bord d'un aéronef en cours de vol y compris les équipements de première aide et de survie;

(f) "marchandises" : ce terme inclut le courrier;

(g) "Convention" : la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944 et comprenant :

- (i) toute Annexe ou toute modification adoptée en vertu de l'Article 90 de la Convention pourvu que cette Annexe ou modification soit en vigueur pour les deux Parties Contractantes à un moment donné, et
- (ii) toute modification entrée en vigueur en vertu de l'Article 94(a) de la Convention et ratifiée par les deux Parties Contractantes;
- (h) "entreprise de transport aérien désignée" : une ou des entreprises de transport aérien désignées et autorisées conformément à l'Article 3 (Désignation et Autorisation du présent Accord);
- (i) "assistance en escale" : ce terme inclut l'assistance aux passagers, à la manutention des marchandises et bagages ainsi que la fourniture d'approvisionnement, tout en n'étant pas limité à cela;
- (j) "pièces de rechange" : les Articles pour la réparation et le remplacement destinés à l'incorporation dans l'aéronef y inclus les moteurs;
- (k) "tarif" : les prix que les entreprises de transport aérien désignées appliquent pour le transport de passagers et de marchandises ainsi que les conditions sous lesquelles ces prix s'appliquent mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions pour le transport de courrier;
- (l) "territoire" : pour un Etat ce terme a la signification qui lui est attribuée dans l'Article 2 de la Convention.

Article 2. Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord afin de permettre à son entreprise de transport aérien désignée d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe.
2. Conformément aux dispositions du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante bénéficie des droits suivants :
 - (a) survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante;
 - (b) faire des escales non commerciales dans ledit territoire, et
 - (c) faire des escales dans le territoire de l'autre Partie Contractante afin d'y embarquer et débarquer des passagers et des marchandises en trafic international lors de l'exploitation d'un service convenu.
3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie Contractante autres que celles désignées suite à l'Article 3 (Désignation et Autorisation du présent Accord bénéficieront des droits spécifiés dans les paragraphes 2(a) et (b).
4. Rien dans le paragraphe 2 ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers et des marchandises pour les transporter contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

5. Si par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie Contractante sont dans l'impossibilité d'exploiter un service sur leurs routes normales, l'autre Partie Contractante mettra tout en oeuvre pour faciliter l'exploitation continue d'un tel service par des réarrangements appropriés et temporaires de ces routes tel que cela a été décidé mutuellement par les Parties Contractantes.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par écrit, à l'autre Partie Contractante une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées et de retirer, par écrit, une telle désignation.

2. Les services convenus peuvent débuter à tout moment, entièrement ou en partie, mais pas avant que

(a) la Partie Contractante, qui a obtenu les droits, ait désigné conformément au paragraphe (1) une entreprise de transport aérien pour les routes convenues; et que

(b) la Partie Contractante octroyant les droits ait donné sans trop de délais l'autorisation appropriée d'exploitation à l'entreprise de transport aérien concernée (conformément aux dispositions de l'Article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation).

3. Afin d'octroyer les autorisations appropriées d'exploitation conformément au paragraphe (2), les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante leur prouve qu'elle est à même de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements habituellement appliqués à l'exploitation de services aériens internationaux par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention.

Article 4. Révocation et limitation de l'autorisation

1. A l'égard de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante ont le droit de refuser les autorisations visées à l'Article 3 (Désignation et Autorisation du présent Accord, de révoquer ou de suspendre ces autorisations ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, à tout moment au cours de l'exercice des droits par l'entreprise de transport aérien désignée concernée.

(a) si l'entreprise ne peut prouver qu'elle est en mesure de remplir ou de se conformer aux lois et règlements appliqués normalement par les autorités aéronautiques de cette Partie Contractante conformément à la Convention;

(b) si pour les autorités aéronautiques de cette Partie Contractante la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ses ressortissants; ou

(c) si l'entreprise de transport aérien enfreint les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe (Il ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aeronautiques de l'autre Partie Contractante conformément à l'Article 17 (Consultations).

Article 5. Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie Contractante régissant l'entrée dans et la sortie de son territoire d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation de tels aéronefs seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante à l'entrée dans et jusqu'au départ y compris le départ lui même dudit territoire.

2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie Contractante régissant l'entrée, le séjour et le départ du territoire de passagers, équipages, marchandises et aéronefs (y compris les lois et règlements relatifs à l'entrée, la sortie, la sécurité aérienne, l'immigration, les passeports, les douanes, la quarantaine ou dans le cas du courrier, les lois et règlements postaux) seront applicables aux passagers, équipages, marchandises et aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante pendant leur séjour dans le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces lois et règlements seront appliqués équitablement par chaque Partie Contractante aux passagers, équipages, marchandises et aéronefs de tous les pays sans distinction quant à la nationalité des aéronefs.

3. Des passagers, bagages et marchandises en transit direct sur le territoire de chaque Partie Contractante et ne quittant pas l'aire de l'aéroport réservée à cet effet ne seront, sauf pour des mesures de sécurité contre la violence et l'intervention illégale, soumis qu'à un contrôle sommaire. Les bagages et marchandises en transit direct seront exemptés de droits de douane et toutes taxes similaires.

Article 6. Reconnaissance de certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus à condition que lesdits certificats ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie Contractante se réserve le droit toutefois de refuser de reconnaître aux fins de vols effectués suite aux droits accordés en application du paragraphe 2 de l'Article 2 (Octroi de droits) les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

2. Si les priviléges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par une Partie Contractante permettent des différences par rapport aux normes établies en vertu de la Convention et que ces différences ont été notifiées à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aeronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent, sans porter préjudice aux droits de la première Partie Contractante repris au paragraphe 2 de l'Article 16 (Sûreté) demander des consultations conformément à l'Article 17 (Consultations) du présent Accord avec les autorités aeronautiques de la première Partie Contractante afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. L'incapacité de

parvenir à une entente satisfaisante justifiera l'application de l'Article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation) du présent Accord.

Article 7. Droits de douane et autres charges

1. Les aéronefs exploités sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante ainsi que l'équipement normal, les carburants, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques et les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris la nourriture, les boissons, les boissons alcoolisées, le tabac et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées par ceux ci durant le vol) et les autres Articles destinés à ou utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien en transport aérien qui sont à bord d'un tel aéronef seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exemptés de tous droits de douane et taxes pour autant que cet équipement, ces fournitures et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Seront également exemptés de droits de douane, de droits d'accise, de frais d'inspection et d'autres taxes et droits nationaux :

(a) les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie Contractante et destinées à être utilisées à bord de l'aéronef exploité sur un service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante;

(b) les pièces de rechange (y compris les moteurs) et l'équipement normal embarqué, importés dans le territoire d'une Partie Contractante pour l'entretien ou la réparation de l'aéronef exploitant les services convenus; et

(c) les carburants, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants destinés à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante en vue d'approvisionner les aéronefs exploitant les services convenus et ce même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur toute partie du voyage au dessus du territoire de l'autre Partie Contractante où elles ont été prises à bord.

3. L'équipement normal embarqué ainsi que les pièces de rechange (moteurs y compris, les provisions de bord, les carburants, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants et les autres Articles mentionnés au paragraphe 1 retenus à bord de l'aéronef exploité par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante ne peuvent être déchargés dans le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux lois et procédures douanières de cette Partie Contractante.

4. Les exemptions prévues dans le présent Article sont également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante a conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante des objets spécifiés aux paragraphes 1 et 2 et ce pour autant que l'autre entreprise de transport aérien bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Chaque Partie Contractante prendra les mesures adéquates dans sa juridiction afin d'éliminer toute forme de discrimination ou de pratiques de concurrence déloyale portant préjudice à la position concurrentielle de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante dans l'exercice des droits et prérogatives prévus dans le présent Accord y compris, mais non limitatif, les restrictions, quant à la vente de transport aérien, le paiement des biens, services ou transactions, ou le rapatriement des excédents en devises par l'entreprise de transport aérien et l'importation, l'installation et l'utilisation de matériel informatique.

2. Dans le cas où les autorités aeronautiques de chaque Partie Contractante estiment que leur entreprise de transport aérien désignée est victime de discrimination ou de pratiques déloyales, elles en notifieront les autorités aeronautiques de l'autre Partie Contractante. Des consultations si nécessaire demandées par la voie diplomatique se tiendront aussi vite que possible après la notification à moins que la première Partie Contractante ait constaté à sa satisfaction que le problème s'est résolu entre temps.

3. Lors de l'exploitation des services convenus l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie des mêmes routes.

4. La capacité fournie par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante aura un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et aura pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport de passagers et de marchandises entre les Parties Contractantes.

5. La fourniture par l'entreprise de transport aérien désignée de transport de trafic originaire ou à destination de points sur les routes spécifiées dans les territoires de pays tiers sera assurée conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

- (a) aux exigences du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- (b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien compte tenu des services locaux et régionaux; et
- (c) aux exigences de services aériens long courriers.

6. La capacité qui peut être fournie conformément au présent Article par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante sur les services convenus sera équivalente à celle qui a été décidée entre les autorités aeronautiques des Parties Contractantes avant le commencement des services convenus par les entreprises de transports aériens désignées concernées et par la suite de temps en temps.

Article 9. Changement d'aéronef

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut pour n'importe quel vol ou tous ses vols sur les services convenus et à sa discrédition changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour autant que :

(a) l'aéronef utilisé au delà du point de changement d'aéronef dans ou au delà du territoire de l'autre Partie Contractante soit programmé en correspondance avec un aéronef à l'arrivée ou au départ, selon le cas; et

(b) lorsque plus d'un aéronef est exploité au delà du point de changement, seul un tel aéronef peut être de taille égale et aucun ne peut être plus grand que l'aéronef utilisé en troisième et quatrième liberté.

2. En vue d'effectuer des opérations de changement d'aéronef, une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser son propre matériel et, conformément aux règlements nationaux, du matériel en location et peut exploiter sous le couvert d'accords commerciaux avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour ces opérations de changement d'aéronef.

Article 10. Activités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes seront autorisées à installer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des bureaux en vue de promouvoir leur transport aérien et la vente de billets aériens ainsi que d'autres services nécessaires à l'offre de transport aérien.

2. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante sera autorisée à introduire et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante son personnel de gestion, commercial, opérationnel et technique requis pour assurer du transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent au choix de l'entreprise de transport aérien désignée être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de cette Partie Contractante.

4. Chaque Partie Contractante octroie à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur son territoire et à son gré par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport et toute personne peut acquérir ces titres dans n'importe quelle monnaie.

5. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante aura le droit à son gré de régler ses dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie Contractante en monnaie locale ou, pour autant que cela réponde aux règles monétaires, en monnaies librement convertibles.

6. A sa discrédition, chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, de pourvoir en sa propre assistance en escale ou, là

où il y a plus d'un fournisseur, sur la base d'un contrat conclu avec un agent de son choix y inclus toutes autres entreprises de transport aérien effectuant de l'assistance en escale. Là où une entreprise de transport aérien désignée est dans l'impossibilité d'effectuer sa propre assistance en escale, ou de conclure un contrat avec un agent de son choix pour cette assistance en escale, ces services devront être rendus à cette entreprise de transport aérien désignée sur une base d'égalité par rapport aux autres entreprises de transport aérien.

7. Les activités susmentionnées seront effectuées en respect des lois et règlements de l'autre Partie Contractante.

Article 11. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer pour le transport de trafic entre les territoires des Parties Contractantes sur les services convenus seront établis à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents y compris l'intérêt des usagers du transport aérien, des frais d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur toute partie des routes spécifiées.

2. Les tarifs dont question au paragraphe 1 seront, si possible, convenues par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes après consultation des autres entreprises de transport aérien opérant sur la totalité ou une partie de la route et un tel accord sera, si possible, obtenu en respectant les procédures de l'Association Internationale de Transporteurs Aériens pour le calcul des tarifs (IATA).

3. Les tarifs seront soumis par l'entreprise de transport aérien désignée concernée aux autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins quarante cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, un délai plus court peut être accepté par les autorités aéronautiques. Si dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception, les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante n'ont pas notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur désaccord quant aux tarifs qui leur ont été soumis, ces tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé. Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera moins de trente (30) jours.

4. Si un désaccord a été exprimé conformément au paragraphe 3, les autorités aéronautiques des parties contractantes tiendront des consultations conformément aux dispositions de l'Article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer letarif d'un commun accord.

5. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent Article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi. Un tarif ne sera pas prolongé en vertu de ce paragraphe pour plus de douze (12) mois après la date de son expiration.

6. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront d'assurer que les tarifs appliqués et perçus conformément aux tarifs approuvés par eux ne soient pas sujets à rabais.

7. Sans préjudice de l'application des dispositions des précédents paragraphes, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les

mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air. Les prix appliqués par les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne seront pas moins élevés, et leurs conditions tarifaires ne seront pas moins restrictives, que celles desdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

Article 12. Horaires

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante soumettra pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente (30) jours en avance, les horaires de ces services prévus en spécifiant la fréquence, le type d'aéronef, la configuration et le nombre de sièges mis à disposition du public.
2. Toute modification ultérieure apportée aux horaires approuvés d'une entreprise de transport aérien désignée sera soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

Article 13. Fourniture d'informations

Sur demande, les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante fournissent ou invitent ses entreprises de transport aérien désignées à fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des relevés statistiques périodiques ou autres normalement nécessaires à la révision de l'exploitation des services convenus y compris mais non limité à des statistiques relatives au trafic transporté par ses entreprises de transport aérien désignées entre les points sur le territoire de l'autre Partie Contractante et les autres points sur les routes spécifiées en indiquant les points d'embarquement et de débarquement.

Article 14. Transfert de fonds

L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante aura le droit de vendre des titres de transport aérien en monnaie locale ou librement convertible et de convertir leurs fonds en toute monnaie librement convertible et de les transférer à leur guise à partir du territoire de l'autre Partie Contractante. Conformément aux lois nationales, règles et la politique de l'autre Partie Contractante, la conversion et le transfert de fonds provenant de l'exercice normal de leur exploitation sera effectué à un taux de change qui est en conformité avec les lois nationales respectives applicables et les règles régissant les paiements courants et ne sera pas sujet à quelconque taxe sauf celles appliquées pour de telles transactions.

Article 15. Droits d'aéroport, de services et de facilitation

1. Les droits imposés à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante par les organismes compétents à cet effet de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation par l'entreprise de transport aérien désignée des aéroports, des voies aériennes et autres installations d'aviation civile et services ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés par cette Partie Contractante à sa propre entreprise de transport aérien désignée assurant des exploitations internationales en utilisant des aéronefs, des installations et des services analogues.

2. Chaque Partie Contractante envisagera la tenue de consultations entre ses organismes compétents pour percevoir ces droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les installations et services. Si possible, ces consultations se dérouleront par l'entremise des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toute proposition de changements dans les droits cités dans le présent Article devrait être donnée avec un préavis raisonnable aux entreprises de transport aérien désignées conjointement avec toute information et toutes données adéquates susceptibles de leur permettre d'exprimer leurs vues et de les faire prendre en considération avant que tout changement ne soit effectué.

3. Aucune des Parties Contractantes ne favorisera ou permettra aux autorités compétentes pour percevoir les droits de favoriser sa propre entreprise de transport aérien ou toute autre par rapport à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante engagée dans des exploitations internationales similaires en matière d'application des droits de douane, d'immigration, de quarantaine et d'autres réglementations similaires ou quant à l'usage des aéroports, voies aériennes, services de trafic aérien et autres installations y afférentes tombant sous son contrôle.

Article 16. Sécurité

1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie Contractante en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs et d'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si par suite de telles consultations, une Partie Contractante estime que l'autre Partie Contractante n'applique pas ou ne gère pas effectivement des normes et des exigences de sécurité dans ces domaines qui sont au moins équivalentes aux normes minimales pouvant être mises en place conformément à la Convention, l'autre Partie Contractante sera mise au courant de ces constatations et des mesures considérées nécessaires à prendre pour se conformer à ces normes standards. L'autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Si l'autre Partie Contractante ne prend pas les mesures appropriées endéans une période raisonnable et en tout cas endéans les quinze (15) jours, cela constitue une base pour l'application du paragraphe 1 de l'Article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation) du présent Accord.

2. Si une action immédiate est essentielle pour la sécurité des exploitations aériennes, la Partie Contractante peut agir sous le couvert du paragraphe 1 de l'Article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation) et ce avant des consultations.

3. Toute action prise par une Partie Contractante en application des paragraphes 1 et 2 prendra fin lorsque l'autre Partie Contractante aura satisfait aux dispositions en matière de sécurité du présent Article.

Article 17. Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties Contractantes affirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations en droit international, les Parties Contractantes se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs signé 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 tout autre accord multilatéral concernant la sûreté de l'aviation civile liant les deux Parties Contractantes.

3. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes.

5. De plus, les Parties Contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire qu'ils se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont d'application sur les Parties Contractantes. Dans cet esprit, chaque Partie Contractante attirera l'attention de l'autre Partie Contractante sur toute divergence entre ces règlements et pratiques nationales et les normes de sûreté de l'Aviation dans les Annexes citées au paragraphe 4 ci-dessus. Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander des consultations immédiates avec l'autre Partie Contractante pour examiner ces divergences.

6. Chaque Partie Contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs soient invités à observer les dispositions de sûreté de l'aviation reprises au paragraphe 4 ci dessus imposées par l'autre Partie Contractante pour l'entrée sur, le départ du ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante s'assurera que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire en vue de protéger les aéronefs ainsi que des contrôles de sûreté des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord aient lieu avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger l'aviation civile contre une menace particulière.

7. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef civil ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de cet aéronef, ses passagers et équipages, aéroports et installations et services de navigation aérienne est commis ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité à l'acte ou la menace d'acte sans trop de risques en vie humaine.

8. Quant une Partie Contractante a de fortes raisons de croire que l'autre Partie Contractante déroge aux dispositions du présent Article, les autorités aéronautiques de la première Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante endéans les quinze (15) jours à compter de la date d'une telle requête justifiera l'application du paragraphe 1 de l'Article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation) du présent Accord. Si l'urgence le justifie, une Partie Contractante pourra agir en application du paragraphe 1 de l'Article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation) avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Il sera mis fin à toute action prise en vertu de ce paragraphe dès que l'autre Partie Contractante applique les dispositions de sûreté du présent Article.

Article 18. Consultations

1. Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander des consultations quant à l'application, l'interprétation, la mise en oeuvre ou la modification du présent Accord.
2. Conformément à l'Article 16 (Sécurité) et à l'Article 17 (Sûreté de l'Aviation) ces consultations, par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande sauf s'il en a été mutuellement convenu autrement.

Article 19. Modification de l'Accord

1. Le présent Accord peut être modifié ou revu par accord écrit entre les Parties Contractantes.
2. Toute modification ainsi approuvée par les Parties Contractantes sera rendue effective par Echange de Notes et entrera en vigueur à une date déterminée par les Parties Contractantes. Cette date sera dépendante de l'accomplissement des procédures nationales requises.
3. L'Annexe au présent Accord peut être modifiée par écrit entre les autorités aéronautiques et une telle modification entrera en vigueur à la date convenue entre elles.
4. Si les dispositions d'un accord ou convention multilatérale concernant le transport aérien entreront en vigueur pour les deux Parties Contractantes, le présent Accord devra si nécessaire être modifié en conséquence afin de se conformer aux dispositions de cet Accord ou Convention.

Article 20. Règlement des différends

1. Tout différend, à l'exception de ceux inhérents à la notification spécifique de tarifs, au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord qui ne peut être réglé par des négociations effectives, ou par correspondance ou par voie diplomatique entre les Parties Contractantes, sera soumis à la demande de chaque Partie Contractante à un tribunal arbitral.

2. Endéans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception pour chaque Partie Contractante d'une note par voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal, chaque Partie Contractante nommera un arbitre. Endéans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de désignation du dernier arbitre, les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si endéans les soixante (60) jours à compter de la date de désignation par une Partie Contractante de son arbitre, l'autre Partie Contractante n'a pas désigné le sien ou si endéans les soixante (60) jours à compter de la désignation du second arbitre, les deux arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation du président, chaque Partie Contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de désigner un ou des arbitres selon le cas.

3. Le Tribunal fixe sa propre procédure.

4. Conformément à la décision finale du Tribunal, les Parties Contractantes se partageront à parts égales les frais intérimaires de l'arbitrage.

5. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision provisoire et à la décision finale du Tribunal.

Article 21. Dénonciation de l'Accord

1. A partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, chacune des Parties Contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). L'Accord prendra fin un (1) an après la date de la notification par l'autre Partie Contractante.

2. En l'absence d'un accusé de réception de la notification de dénonciation de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de confirmation de sa réception par l'OACI.

Article 22. Enregistrement de l'Accord et des modifications

Le présent Accord et toute modification subséquente qui y sera apportée seront soumis par les Parties Contractantes à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale afin d'être enregistrés.

Article 23. Entrée en vigueur

Chacune des Parties Contractantes notifie à l'autre Partie Contractante par voie diplomatique l'accomplissement des formalités institutionnelles qui lui sont propres en vue de l'entrée en vigueur du présent Accord.

L'Accord entrera en vigueur le premier jour du mois à compter de la date de la dernière notification et remplacera l'accord relatif aux services aériens existant entre les Parties Contractantes signé à PréTORia le 13 novembre 1967.

Fait en double exemplaire à Bruxelles le 2 mai 2000 en langue anglaise.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

JAN DE BOCK
Secrétaire Général

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

ELIAS LINKS
Ambassadeur

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de la République d'Afrique du Sud.

Points dans la République d'Afrique du Sud - Points intermédiaires - Points dans le Royaume de Belgique - Points au delà

Notes

1. Les routes peuvent être exploitées dans chaque direction

2. L'entreprise de transport aérien désignée de la République d'Afrique du Sud peut, sur un vol quelconque ou tous les vols, omettre la desserte de quelconque point énuméré ci dessus pour autant que les services convenus sur ces routes commencent en un point sur le territoire de la République d'Afrique du Sud.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points dans le Royaume de Belgique ou embarqué en des points du Royaume de Belgique pour être débarqué en des points au delà ou vice versa, sauf de temps en temps suite à un accord intervenu entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Cette restriction s'applique aussi à toute forme de trafic avec arrêt intermédiaire.

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée du Royaume de Belgique.

Points dans le Royaume de Belgique - Points intermédiaires - Points dans la République d'Afrique du Sud - Points au delà.

Notes

1. Les routes peuvent être exploitées dans chaque direction.

2. L'entreprise de transport aérien désignée du Royaume de Belgique peut sur un vol quelconque ou tous vols omettre la desserte de quelconque point énuméré ci dessus pour autant que les services convenus sur ces routes commencent en un point sur le territoire du Royaume de Belgique.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points dans la République d'Afrique du Sud ou embarqué en des points de la République d'Afrique du Sud pour être débarqué en des points au delà ou vice versa sauf de temps en temps suite à l'accord des autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Cette restriction s'applique aussi à toute forme de trafic avec arrêt intermédiaire.