

No. 40295

**Netherlands
and
South Africa**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of South Africa for air services between and beyond their respective territories (with annex). Cape Town, 26 May 1992

Entry into force: *13 November 1992 by notification, in accordance with article 23*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 9 June 2004*

**Pays-Bas
et
Afrique du Sud**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République sud-africaine relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Le Cap, 26 mai 1992

Entrée en vigueur : *13 novembre 1992 par notification, conformément à l'article 23*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 9 juin 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

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

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of South Africa,
Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature
at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services be-
tween 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: for the Kingdom of the Netherlands the
Minister of Transport, Public Works and Water Management;

for the Republic of South Africa, the Minister responsible for Civil Aviation;

or in either case any person or body authorized to perform any functions exercised by
the said Minister;

b) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pur-
suant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of
the Annex to this Agreement respectively;

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 "aircraft equipment" means articles, other than stores and spare parts of a
removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival
equipment;

f) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a
designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft
different in capacity from those used on another sector.

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 any
Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of
the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments
have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

h) the term "designated airline" means an airline which has been designated and autho-
rized in accordance with Article 4 of this Agreement;

i) the term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines and propellers;

j) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

k) the term "tarif" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

(i) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

(ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

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, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of international air transportation by a designated airline of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in sub-article (1) shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline(s) to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to establish air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex.

Article 3. Change of Aircraft

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

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

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

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

Article 4. Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through Diplomatic Channels to the other Contracting Party to designate an airline or airlines to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to an airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of sub-article (2), a designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement.

4. For the purpose of granting the appropriate operating authorisation 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.

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in sub-article (2), or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

Article 5. Revocation or suspension of operating authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement to a designated airline of the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) in the event that they 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; and

d) in case the airline otherwise 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.

Article 6. Commercial Activities

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

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

3. These staff requirements may, at the option of a designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other 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 a designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in any currency.

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

6. Both Contracting Parties shall dispense with the requirement of employment authorizations, visitor visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties except in special circumstances determined by the national authorities concerned. Where such authorizations, visas or documents are required, they shall be issued promptly and free of charge so as not to delay the entry in the State of the personnel concerned.

Article 7. Principles governing the operation of agreed services

1. The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equitable treatment in order that they may enjoy equal opportunity in the operation of the agreed services. 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 airlines of the other Contracting Party.

2. The actual and reasonably anticipated traffic requirements shall be taken into consideration for the operation of the agreed services and the total capacity provided on each of the specified routes.

Article 8. Tariffs

1. The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels with due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, profit and the tariffs of other airlines.

2. Tariffs referred to in sub-article (1) shall, wherever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs.

3. The tariffs of a designated airline of one Contracting Party shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties, at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction (hereinafter referred to as the "period of notice"). In special cases the period of notice may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. The tariffs shall be considered to be approved unless both aeronautical authorities have expressed disapproval of the tariffs within thirty (30) days from the date of submission in accordance with sub-article (3). In the event of the period of notice being reduced as provided for in sub-article (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

6. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been established in conformity with the provisions of this Article.

Article 9. Timetable

1. An airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, 60 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. If a designated airline wishes to operate supplementary or additional flights besides those covered in the approved timetables, it shall first obtain the permission of the aeronautical authority of the Contracting Party concerned.

3. 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 10. Provision of Information

The aeronautical authority of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party, on request by the latter, information relating to the traffic carried on the agreed services by the respective former's designated airline(s). Such

information shall include statistics and all other information required in determining the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 11. Taxes, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

3. The provisions of sub-article (2) cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

4. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 12. Double Taxation

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Aircraft and other movable property necessary for the operation of the aircraft shall likewise be exempt from any form of capital tax.

3. The provisions of sub-article (1) shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

Article 13. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer, within at most 30 days of application, into a freely convertible currency at the official rate of exchange for conversion of local currency. Such transfers shall be effected at the rate of exchange in accordance with the respective applicable national laws and regulations governing current payments, but where there is no official exchange rate such transfers shall be effected at the prevailing foreign exchange market rate for current payments.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval as referred to in sub-article (2).

Article 14. 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(s) 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 either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of a designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

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

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over a designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; nor in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 15. Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention and are unexpired.

2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 16. Aviation Security

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

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

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authority of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of that Party in conformity with Article 17 of this Agreement. Failure to reach a satisfactory agreement within sixty (60) days may constitute grounds for the application of Article 18 of this Agreement.

Article 17. Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period. Such consultations may be conducted either orally or in writing.

3. Any amendment or modification of this Agreement agreed to by the Contracting Parties, shall come into effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes and be dependent upon the completion of nationally required legal procedures.

4. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the aeronautical authorities.

Article 18. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators (hereinafter referred to as the "Tribunal"), one to be appointed by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so appointed, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate its arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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 initial costs of arbitration.

5. The Contracting Parties shall comply with any provisional ruling and the final decision of the Tribunal.

6. If, and so long as, one of the Contracting Parties fails to comply with a decision of the Tribunal given under this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default.

Article 19. Termination of Agreement

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date on which the notice was received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 20. Registration of Agreement and Amendments

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation by the Contracting Parties.

Article 21. Applicability of Multilateral Agreements

1. The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention.

2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

Article 22. Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

Article 23. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with. This Agreement shall replace the Air Services Agreement between the Contracting Parties signed in Pretoria on the 22nd day of July 1947.

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

Done in duplicate at Cape Town on this day twenty-sixth of May 1992, in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

For the Government of the Republic of South Africa:

P. WELGEMOED

ANNEX TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

I. Route Schedule

Part A

Airlines of the Kingdom of the Netherlands authorised under the present Agreement shall operate on the following routes in both directions:

1) A point in the Netherlands -- intermediate points -- Johannesburg and/or Cape Town and/or Durban -- points beyond. The points in South Africa can be served separately or in any combination.

Any or all intermediate and beyond points may be omitted on any or all flights at the option of the airlines concerned.

Part B

Airlines of the Republic of South Africa authorised under the present Agreement shall operate on the following routes in both directions:

1) A point in South Africa -- intermediate points -- a point in the Netherlands -- points beyond.

Any or all intermediate and beyond points may be omitted on any or all flights at the option of the airlines concerned.

5th Freedom rights may be exercised by a designated airline of the one country provided that no air service is performed by a designated airline of the other country between a third country and the Republic of South Africa or the Kingdom of the Netherlands.

Where 5th freedom rights are already exercised by a designated airline of either country, such a designated airline will be allowed to phase out its operations within a reasonable period but in any event not longer than six months after having been given notice to this effect.

Notwithstanding the other provisions in this paragraph, the designated airline of the Republic of South Africa is allowed to exercise 5th freedom rights between Amsterdam and Frankfurt and between Amsterdam and a further point to be selected through an exchange of letters between the aeronautical authorities out of the following 4 points: Copenhagen, Lisbon, Manchester and Milan. Selected points can be changed only by agreement between the aeronautical authorities of both countries.

II. Each designated airline shall be authorised to operate three weekly services with any type of aircraft.

Each designated airline shall be authorised to increase the presently operated two frequencies per week to a maximum of seven frequencies per week with any type of aircraft:

provided however, and unless otherwise agreed by the aeronautical authorities that the difference in number of frequencies per week by the respective airlines may never be more than one frequency per week; and further provided that if one airline elects to reduce its number of frequencies the other airline will be allowed to retain the number of frequencies, it was entitled to.

III. Designated Airlines

A. For the Kingdom of the Netherlands:

KLM Royal Dutch Airlines

B. For the Republic of South Africa:

South African Airways

Done at Cape Town this twenty-sixth day of May 1992.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

For the Government of the Republic of South Africa:

P. WELGEMOED

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE
D'AFRIQUE DU SUD, RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE
LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et la République d'Afrique du Sud,

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

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

Désireux de conclure un accord dans le but d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà;

Conviennent comme suit :

Article premier - Définitions

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

a) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend :

- Dans le cas du Royaume des Pays-Bas, du Ministre des transports, des travaux public et des eaux;

- Dans le cas de la République d'Afrique du Sud : du Ministre responsable de l'aviation civile;

ou, dans les deux cas, de toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit ministre;

b) Les expressions " service convenu " et " route spécifiée " s'entendent respectivement d'un service aérien international conforme à l'article 2 du présent Accord et d'une route spécifiée à la section appropriée de l'annexe du présent Accord;

c) Le terme " Accord " s'entend du présent Accord, de son annexe et tout amendement apporté à cet Accord ou à son annexe;

d) Les expressions " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escales non commerciales " s'entendent avec le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

e) L'expression " équipements de bord " s'entend des articles destinés à être utilisés à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris le matériel de soins médicaux et de secours et à l'exclusion des provisions de bord et des rechanges qui peuvent être enlevés de l'aéronef;

f) L'expression " changement d'aéronef " s'entend de l'exploitation, par une entreprise désignée, de l'un des services convenus de telle manière qu'un ou plusieurs secteurs de la route soient desservis par des aéronefs de capacité différente de celle des aéronefs employés sur un autre secteur;

g) Le terme " Convention " s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son article 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont pris effet à l'égard des deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles;

h) L'expression " entreprise désignée " s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

i) L'expression " rechanges " s'entend des articles de réparation ou de remplacement destinés à être incorporés à un aéronef, y compris les moteurs et les hélices;

j) L'expression " provisions de bord " s'entend des articles de consommation courante destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les dotations de commissariat;

k) Le terme " tarif " s'entend du montant facturé ou à facturer par les entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, à toute personne physique ou morale pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier), y compris :

i) Les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un tarif; et

ii) Le prix facturé et les conditions exigées pour la prestation de tout service accessoire audit transport aérien, qui est offert par les entreprises de transport aérien;

l) Le terme " territoire " d'un État s'entend avec le sens que lui donne l'article 2 de la Convention.

Article 2 - Droits accordés

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre, sous réserve des dispositions de l'annexe, les droits spécifiés ci-après aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers par une entreprise désignée de cette autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler le territoire de la première Partie contractante sans y atterrir;

b) Le droit de faire des escales non commerciales dans ledit territoire; et

c) Le droit de faire escale en des points dudit territoire, pendant l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, du courrier et du fret, séparément ou ensemble, en service aérien international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une entreprise désignée par une des Parties contractantes le droit de se livrer au transport aérien entre des points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante accorde à l'autre le droit d'établir des services aériens sur les routes spécifiées dans la section appropriée de l'annexe.

Article 3 - Changement d'aéronef

1. Chaque entreprise désignée a l'option, sur tout vol d'un service convenu, de changer d'aéronef dans le territoire de l'autre Partie contractante ou en tout point de la route spécifiée, à condition que :

a) L'horaire de l'aéronef employé au delà du point où s'effectue le changement coïncide avec l'heure d'arrivée ou de départ, selon le cas, de l'autre aéronef;

b) En cas de changement d'aéronef dans le territoire de l'autre Partie contractante et lorsque plusieurs aéronefs sont exploités au delà du point où s'effectue le changement, un seul de ces aéronefs ait les mêmes capacité et charge utile que l'aéronef exploité sur le secteur de troisième et de quatrième liberté et qu'aucun n'ait une capacité et une charge utile plus grandes.

2. Toute entreprise désignée peut, aux fins d'un changement d'aéronef et de l'exploitation sur l'ensemble de la route, employer ses propres appareils et, sous réserve des règlements nationaux, opérer dans le cadre d'arrangements commerciaux conclus avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Une entreprise désignée peut employer soit le même numéro de vol soit des numéros de vol différents sur le secteur où s'effectue un changement d'aéronef.

Article 4 - Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien chargées d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées dans l'annexe, ainsi que de remplacer une entreprise ainsi désignée par une autre.

2. Au reçu de la notification de la désignation, chaque Partie contractante doit accorder sans retard à toute entreprise ainsi désignée les autorisations d'exploitation voulues, sous réserve des dispositions du présent article.

3. Une entreprise désignée d'une Partie contractante peut, dès qu'elle reçoit l'autorisation d'exploitation dont il est question au paragraphe 2 du présent article, commencer à exploiter les services convenus, en tout ou en partie, en respectant les dispositions du présent Accord, à condition que les tarifs de ces services aient été établis en conformité avec les dispositions de l'article 8 du présent Accord.

4. Aux fins de la délivrance des autorisations d'exploitation dont il est question au paragraphe 2, les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger de toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante la preuve que cette entreprise est en mesure de remplir les obligations prescrites par les lois et règlements que lesdites Autorités aéronautiques appliquent normalement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation dont il est question au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice par une entreprise désignée des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord si ladite Partie contractante n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle

effectifs de cette entreprise se trouve entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, ou (et) de nationaux de cette Partie contractante.

Article 5 - Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits accordés aux termes du présent Accord à une entreprise désignée de l'autre Partie, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle juge nécessaires :

a) Si ladite entreprise ne se qualifie pas auprès des autorités aéronautiques de la première Partie contractante en vertu des lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités en conformité avec la Convention;

b) Si l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante;

c) Si les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante n'ont pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie; et

d) Si cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites en application du présent Accord.

2. À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énoncés au paragraphe 1 ne sont exercés qu'après des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 6 - Activités commerciales

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont le droit d'établir dans le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux pour la promotion du transport aérien et pour la vente de billets, ainsi que les autres installations indispensables à la prestation de services de transport aériens.

2. Toute entreprise désignée de chacune des Parties contractantes a le droit de faire entrer et de maintenir dans le territoire de l'autre Partie contractante les cadres de gestion et le personnel commercial, opérationnel et technique nécessaires dans le cadre de la prestation de services de transport aérien.

3. Ces postes peuvent être pourvus, au gré de l'entreprise désignée, soit par son propre personnel soit en recourant aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exerçant des activités dans le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y assurer de tels services.

4. Chaque Partie contractante accorde à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de se livrer à la vente de services de transport aérien dans le territoire de cette autre Partie contractante, soit directement soit, au gré de l'entreprise, par l'entremise d'agents. Chaque entreprise désignée et chacun de ses clients a le droit respectivement de vendre et d'acheter ces services de transport en toute monnaie.

5. Toutes les activités commerciales dont il est question ci-dessus doivent être exercées en conformité avec les lois et règlements de l'autre Partie contractante.

6. Les deux Parties contractantes se dispensent mutuellement de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'entrée et autre autres pièces analogues pour les membres du personnel chargés d'exécuter certaines tâches temporaires, sauf dans les cas particuliers déterminés par les autorités nationales compétentes. Lorsque ces permis, visas ou autres pièces sont exigibles, ils doivent être délivrés sans frais ni délai afin de ne pas retarder l'entrée dans l'État des membres du personnel en question.

Article 7 - Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les deux Parties contractantes accordent aux entreprises désignées un traitement juste et équitable afin de jouir de possibilités égales d'exploiter les services convenus. Chaque Partie prend toutes mesures appropriées ressortissant à sa compétence afin d'éliminer toutes formes de discrimination ou de concurrence déloyale qui pourrait porter préjudice à la position concurrentielle de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les besoins de trafic courants et raisonnablement prévisibles doivent être dûment pris en compte aux fins de l'exploitation des services convenus et de la détermination de la capacité totale offerte sur chacune des routes spécifiées.

Article 8- Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par toute entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante doivent être établis à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment du coût d'exploitation, du bénéfice à réaliser et des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs dont il est question au paragraphe 1 du présent article sont, autant que possible, convenus entre les entreprises désignées selon le mécanisme d'établissement des tarifs de l'Association internationale de transport aérien (IATA).

3. Les tarifs de toute entreprise désignée d'une Partie contractante doivent être présentés à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 60 jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur (le "Préavis"). Les autorités aéronautiques peuvent convenir d'un Préavis plus bref dans des cas particuliers.

4. Les tarifs sont réputés agréés si aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle la demande d'agrément a été déposée conformément au paragraphe 3. Si un Préavis plus bref a été accordé comme prévu au paragraphe 3 du présent article, les Autorités aéronautiques peuvent décider d'un délai plus bref pour exprimer leur désaccord.

5. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi.

6. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer aucun tarif différent de ceux qui ont été agréés conformément aux dispositions du présent article.

Article 9 - Horaires

1. Toute entreprise désignée de chaque Partie contractante doit présenter à l'agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, 60 jours à l'avance, l'horaire des vols qu'elle envisage d'assurer sur les services convenus en précisant la fréquence des vols, le type et la configuration des aéronefs, et le nombre de places mises à la disposition du public.

2. L'entreprise désignée qui souhaite exploiter des vols complémentaires ou supplémentaires en dehors de l'horaire approuvé, doit obtenir la permission préalable des autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée.

3. Toute modification ultérieure de l'horaire approuvé est sujette à l'agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10 - Communication de renseignements

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante communiquent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, des renseignements relatifs au trafic acheminé par l'entreprise ou les entreprises désignées de la première Partie contractante sur les services convenus. Ces communications contiennent les statistiques et tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par ces entreprises sur les services convenus.

Article 11 - Impôts, douanes et redevances

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes, leurs équipements de bord normaux, leurs rechanges, leurs combustibles et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), ainsi que les matériels publicitaires et promotionnels, qui se trouvent à bord desdits aéronefs, sont exemptés, à l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et charges nationaux ou locaux, à condition que ces équipements et provisions restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les équipements de bord normaux, les rechanges, les combustibles et lubrifiants, et les provisions de bord qui sont introduits dans le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou mis à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise désignée, et qui sont destinés exclusivement à être employés à bord d'aéronefs exploités en service international, sont exonérés des droits de douane et frais d'inspection imposés dans le territoire de la première Partie contractante, même si ces articles doivent être employés pendant le survol du territoire de la première Partie contractante où ils sont mis à bord. Il peut être exigé que les articles dont il est question ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou sous le contrôle des autorités douanières.

3. Les dispositions du paragraphe 2 ne peuvent être interprétées de manière à obliger une Partie contractante à rembourser les droits de consommation qui auraient déjà été prélevés sur les articles dont il est question ci-dessus.

4. Les équipements de bord normaux, les rechanges, les combustibles et lubrifiants, et les provisions de bord qui sont conservés à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être débarqués dans le territoire de l'autre Partie contractante sans l'agrément des autorités douanières de cette Partie, lesquelles peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, conformément aux règlements douaniers.

Article 12 - Double imposition

1. Les revenus et bénéfices résultant de l'exploitation d'aéronefs en service aérien international ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Les aéronefs exploités en service aérien international et les biens meubles en rapport avec l'exploitation de ces aéronefs sont également exemptés de toute forme d'impôt sur le capital ou la fortune.

3. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aussi aux revenus et bénéfices résultant de la participation à un pool, à une exploitation en commun ou à un organisme international d'exploitation.

Article 13 - Transferts de fonds

1. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont libres de transférer l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses depuis le territoire de vente jusqu'à leur territoire d'origine. Le montant des fonds nets ainsi transférables comprend les recettes des ventes de services de transport aérien et de services connexes ou supplémentaires, réalisées directement ou par l'entremise d'agents, et les intérêts commerciaux servis sur les dépôts en attente de virement.

2. Les entreprises désignées des Parties contractantes doivent recevoir l'autorisation de transférer ces fonds dans une devise librement convertible, aux taux de change officiel de la monnaie locale, dans un délai d'au plus 30 jours après en avoir fait la demande. Ces transferts s'effectuent au taux de change conforme aux lois et règlements nationaux respectifs régissant les paiements courants ou, en l'absence de taux de change officiel, au taux couramment pratiqué sur le marché des devises pour les paiements courants.

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent effectuer librement le transfert proprement dit dès qu'elles sont en possession de l'autorisation dont il est question au paragraphe 2.

Article 14 - Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes régissant l'entrée et la sortie de son territoire d'aéronefs employés en service aérien international, ou

l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, doivent être respectés par toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et pendant le séjour des aéronefs dans le territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes relatifs à l'entrée ou au séjour dans son territoire, ou à la sortie de son territoire, des passagers, des équipages, du fret et du courrier, tels que les règlements concernant l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, doivent être observés par toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou au nom desdits passagers et équipages, et s'appliquent au fret et au courrier à l'entrée et à la sortie et pendant leur séjour dans le territoire de la première Partie contractante.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct dans le territoire de chaque Partie contractante sans sortir de l'enceinte aéroportuaire prévue à cet effet sont au plus sujets à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de protection contre les actes de violence et de piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits et taxes, y compris les droits de douane.

4. Les redevances et charges imposées dans le territoire de chaque Partie contractante au titre de l'usage des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne peuvent être plus élevées que celles qui sont imposées aux aéronefs de toute autre entreprise dans l'exploitation de services similaires.

5. Une Partie contractante ne peut donner la préférence à aucune autre entreprise de transport aérien dans l'application des règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et de nature similaire, aux dépens d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ni en ce qui concerne l'usage des aéroports, des voies de circulation aérienne et de services de contrôle de la circulation aérienne et assimilés qui relèvent de sa compétence.

Article 15 - Reconnaissance des certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante, qui sont en cours de validité, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, à condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres nationaux ou validés pour eux par l'autre Partie contractante.

Article 16 - Sûreté de l'aviation

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes s'engagent à se prêter toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces

aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation.

3. Les Parties contractantes agissent en conformité avec les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

4. Les Parties contractantes se conforment dans leurs rapports mutuels 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, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties contractantes. Les Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente dans leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés dans leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante convient de mettre en oeuvre les mesures de sûreté exigées par l'autre Partie contractante à l'entrée dans le territoire de cette autre Partie contractante et de prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages et du fret, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

6. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

7. Si une des Parties contractantes s'écarte des dispositions du présent article concernant la sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante en conformité avec l'article 17 du présent Accord. L'absence d'accord satisfaisant peut motiver l'application des dispositions de l'article 18 du présent Accord.

Article 17 - Consultation et amendement

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement en vue d'assurer l'application et l'exécution satisfaisantes des dispositions du présent Accord et, en tant que de besoin, d'y apporter des amendements.

2. L'une ou l'autre Partie contractante peut demander des consultations, qui doivent commencer dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement. Les consultations peuvent se dérouler oralement ou par écrit.

3. Tout amendement ou modification apporté au présent Accord du commun accord des Parties contractantes entre en vigueur à la date convenue par échange de notes diplomatiques suite à l'accomplissement des formalités légales nationales prescrites.

4. L'annexe au présent Accord peut être amendée ou modifiée par écrit du commun accord des autorités aéronautiques, auquel cas l'amendement ou la modification déploie ses effets à la date fixée par lesdites autorités.

Article 18 - Règlement des différends

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement négocié, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal (le " Tribunal ") de trois arbitres, un arbitre étant nommé par chaque Partie et les deux arbitres ainsi nommés choisissant d'un commun accord un tiers arbitre, qui ne doit être un national d'aucune des deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les 60 jours suivant la réception par une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend, et le choix du tiers arbitre est convenu dans un nouveau délai de 60 jours. Si l'une des Parties contractantes omet de désigner son propre arbitre dans le délai de 60 jours ou si le choix du tiers arbitre ne peut être convenu dans le délai indiqué, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'OACI de nommer un ou plusieurs des arbitres.

3. Le Tribunal adopte son propre règlement.

4. Sous réserve de la sentence définitive rendue par le Tribunal, les frais de l'arbitrage sont pris en charge à parts égale par les Parties contractantes.

5. Les parties contractantes se conforment à la décision provisoire et à la sentence définitive rendue par les tribunaux.

6. Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à la sentence rendue par le Tribunal aux termes du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

Article 19 - Dénonciation de l'Accord

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend alors fin 12 mois après la date de réception de la notification par cette autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20 - Enregistrement de l'Accord et de ses amendements

Le présent Accord et tous les amendements qui peuvent y être apportés ultérieurement doivent être enregistrés par les Parties contractantes auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21 - Accords internationaux applicables

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2. Si les deux Parties contractantes adhèrent ultérieurement à un accord multilatéral concernant toute question visée par le présent Accord, les dispositions pertinentes dudit accord multilatéral l'emportent sur les dispositions correspondantes du présent Accord.

Article 22 - Applicabilité

S'agissant du Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique exclusivement à la partie du Royaume qui est située en Europe.

Article 23 - Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur le jour où les Parties contractantes se seront mutuellement notifié par écrit l'accomplissement de toutes les formalités constitutionnelles prévues à cet effet dans leur pays respectif. Le présent Accord remplace l'Accord relatif aux services aériens entre les Parties contractantes, signé à Pretoria le 22 juillet 1947.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leur Gouvernement respectif, souscrivent le présent Accord.

Fait au Cap, le 26 mai 1992, en deux exemplaires en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

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

P. WELGEMOED

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'AFRIQUE DU SUD ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS

I. Tableau des routes

Partie A

Les entreprises néerlandaises de transport aérien qui sont autorisées en application du présent Accord exploitent les routes suivantes dans les deux sens :

1) Un point aux Pays-Bas -- des points intermédiaires -- Johannesburg et (ou) Le Cap et (ou) Durban - des points au delà.

Les entreprises concernées peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale en un des points intermédiaires et des points au delà ou ne faire escale en aucun de ces points.

Partie B

Les entreprises sud africaines de transport aérien qui sont autorisées en application du présent Accord exploitent les routes suivantes dans les deux sens :

1) Un point en Afrique du Sud -- des points intermédiaires -- un point aux Pays-Bas - -des points au delà.

Les entreprises concernées peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale en un des points intermédiaires et des points au delà ou ne faire escale en aucun de ces points.

Une entreprise désignée de l'un des pays peut exercer des droits de cinquième liberté si aucune entreprise de l'autre pays n'assure de service aérien entre un pays tiers et la République d'Afrique du Sud ou le Royaume des Pays-Bas.

Lorsqu'une entreprise désignée de l'un ou l'autre des deux pays exerce déjà des droits de cinquième liberté, cette entreprise désignée est autorisée à retirer ces services dans un délai raisonnable, mais au plus tard dans les six mois suivant une notification à cet effet.

Nonobstant les autres dispositions du présent paragraphe, l'entreprise désigné de la République d'Afrique du Sud est autorisée à exercer des droits de cinquième liberté entre Amsterdam et Francfort et entre Amsterdam et l'un des points ci-après, qui sera choisi, par échange de lettres entre les autorités aéronautiques : Copenhague, Lisbonne, Manchester et Milan. Les points choisis ne peuvent être modifiés sinon du commun accord des autorités aéronautiques des deux pays.

II. Chaque entreprise désignée est autorisée à exploiter trois services hebdomadaires avec n'importe quel type d'aéronef.

Chaque entreprise désignée est autorisée à accroître la fréquence actuellement autorisée de deux vols hebdomadaires jusqu'à un maximum de sept vols par semaines avec n'importe quel type d'aéronef :

- sous réserve toutefois, à moins que les autorités aéronautiques n'en conviennent autrement, que la fréquence des vols assurés par les deux entreprises ne diffère jamais de plus

d'un vol par semaine; et, si une entreprise décide de réduire la fréquence de ses vols, que l'autre entreprise soit autorisée à conserver la fréquence à laquelle elle avait droit.

III. Entreprises désignées

A. Pour le Royaume des Pays-Bas :

KLM Royal Dutch Airlines

B. Pour la République d'Afrique du Sud :

South African Airways

Fait au Cap le 26 mai 1992.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

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

P. WELGEMOED

