

No. 47162

**South Africa
and
Libya**

Bilateral Air Services Agreement between the Government of the Republic of South Africa and the Great Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya for scheduled air services between their territories and beyond (with annex). Tripoli, 9 March 2005

Entry into force: *6 September 2006 by notification, in accordance with article 22*

Authentic texts: *Arabic and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *South Africa, 16 February 2010*

**Afrique du Sud
et
Libye**

Accord bilatéral relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République sud-africaine et la Grande Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste relatif aux services aériens réguliers entre leurs territoires et au-delà (avec annexe). Tripoli, 9 mars 2005

Entrée en vigueur : *6 septembre 2006 par notification, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *arabe et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Afrique du Sud, 16 février 2010*

ملحق جدول الطرق

1- يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الجماهيرية العظمى تشغيل خطوط جوية على الطرق المحددة والمبينة أدناه:

نقاط في الجماهيرية العظمى	نقاط متوسطة	نقاط في جنوب إفريقيا	نقاط فيما ورائها
تحدد فيما بعد	تحدد فيما بعد	تحدد فيما بعد	تحدد فيما بعد

2 - يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من جمهورية جنوب إفريقيا تشغيل خطوط جوية على الطرق المحددة والمبينة أدناه:

نقاط في جنوب إفريقيا	نقاط متوسطة	نقاط في الجماهيرية العظمى	نقاط فيما ورائها
تحدد فيما بعد	تحدد فيما بعد	تحدد فيما بعد	تحدد فيما بعد

ملاحظات:-

- 1- يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعنية وفق اختيارها، إلغاء أية نقطة على الطرق المذكورة في أية رحلة أو في كافة الرحلات شريطة أن يبدأ أي خط جوي أو ينتهي في إقليم البلد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي.
- 2- يجوز التشغيل إلى نقاط متوسطة أو نقاط فيما وراء دون ممارسة الحرية الخامسة ما لم يتم الاتفاق بين سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين على خلاف ذلك.

المادة الثانية والعشرون
الدخول إلى حيز النفاذ

تدخل الإتفاقية حيز النفاذ من تاريخ إخطار كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر كتابة وعبر القنوات الدبلوماسية بإتمام المتطلبات التشريعية اللازمة لتنفيذ هذه الإتفاقية ويكون تاريخ آخر إخطار هو تاريخ الدخول إلى حيز النفاذ. وإثباتاً لما تقدم قام الموقعان أدناه المخولان لذلك تخويلاً صحيحاً من دولتيهما، بالتوقيع وختم هذه الإتفاقية من نسختين بالإنجليزية والعربية لكل منهما حجية متساوية، ويرجح النص الإنجليزي في حاله تعارض النصين.

حرر من نسخ متطابقة في طرابلس بتاريخ: / / 2005

J. Padi
عن حكومة
جنوب أفريقيا

عن
الجمهورية العربية الليبية
الشعبية الاشتراكية العظمى

المادة الواحد والعشرون
الاتفاقيات الجماعية والمعاهدات

- 1 تخضع هذه الإتفاقية لأحكام المعاهدة بالقدر الذي تسري فيه تلك الأحكام على الخطوط الجوي الدولية.
- 2 تعتبر هذه الإتفاقية قد عدلت بموجب أحكام أية معاهدة دولية أو إتفاقية متعددة لأطراف قد تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.
- 3 يجوز للطرفين المتعاقدين التشاور فيما بينهما لتجديد الأثار المترتبة على الإتفاقية من جراء ترجيح أحكام المعاهدة أو الإتفاقية متعددة الأطراف على النحو المنصوص عليه في الفقرة (2) من هذه المادة والاتفاق على التعديلات المطلوبة لهذه الإتفاقية.

المادة التاسعة عشر
إنهاء الاتفاقية

- (1) يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت كتابة وعبر القناة الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية
- (2) ويجب إبلاغ مثل هذا الإخطار في ذات الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولية وينتهي العمل بالاتفاقية بعد اثني عشر شهراً من تاريخ تسلم الإخطار بواسطة الطرف المتعاقد الآخر ما لم يتم سحب إخطار_الإنهاء باتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة ؛ وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسليم أخطار الانتهاء ؛ فيعتبر أنه تسلمه بعد انقضاء أربعة عشر (14) يوم عمل من تسلم منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار المذكور .

المادة العشرون

التسجيل لدى المنظمة الدولية للطيران المدني

يجب تسجيل هذه الاتفاقية وأي تعديلات تطرأ عليها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

المادة الثامنة عشر

تسوية المنازعات

1- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، يلتزم الطرفان فإذا المتعاقدان ببذل ما في وسعهما لتسوية مثل هذا الخلاف عن طريق التفاوض بداية .

2- أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية عن طريق المفاوضات، جاز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف إلى شخص أو هيئة مستقلة من أجل الوساطة .

3- أ- فإذا لم يتم التوصل إلى تسوية وفقاً للفقرتين (1-2) أعلاه أُحيل الخلاف بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم تتكون من ثلاثة محكمين لاتخاذ قرارا في شأنه .

على كل طرف متعاقد أن يقوم بتعيين محكم واحد ويتم تعيين المحكم الثالث

على وجه الأشتراك من قبل المحكمين الاثنتين اللذين تم تعيينهما على النحو المذكور ليرأس هيئة التحكيم.

ج- على كل طرف متعاقد أن يقوم بتعيين محكم في غضون ستين يوماً (60) من تاريخ تسلم إشعار من قبل أي من الطرفين المتعاقدين من الأخر عبر القناة الدبلوماسية بطلب عرض الخلاف على التحكيم بواسطة الهيئة المذكورة ، ويتم تعيين المحكم الثالث الذي يجب أن يكون مواطناً لدولة ثالثة خلال الستين يوماً (60) اللاحقة.

د- فإذا لم يتم أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين محكم خلال المدة المحددة ، أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث في المدة المحددة جاز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني تعيين محكم أو محكمين بحسب ما يقتضيه الحال بشرط ألا يكون الرئيس مواطناً لأي من الطرفين المتعاقدين وفي هذه الحالة يجوز توجيه الطلب إلى نائب رئيس المجلس وتعيين في مثل هذه الحالة إلا يكون المحكم أو المحكمين اللذين يتم تعيينهم من قبل الرئيس أو نائب الرئيس حسب الأحوال ، مواطنين في دول الطرفين المتعاقدين أو مقيمين بها .

4- تتولى هيئة التحكيم اختصاصها طبقاً لهذه الاتفاقية كما تقوم بوضع إجراءاتها عملها .

5- يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف محكمه، كما يتحمل الطرفان المتعاقدان بقدر متساوي التكاليف المؤقتة للتحكيم وذلك مع عدم الإخلال بما يسفر عنه القرار النهائي. ولأغراض هذه الفقرة تشمل التكاليف المؤقتة مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأتعابه ومصاريفه وأية مصاريف تكبدها منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) تتصل بتعيين الرئيس و/ أو محكم الطرف الذي لم يتم بتعيين محكمه على النحو المشار إليه في الفقرة (3 ،) من الاتفاقية .

6- على الطرفين المتعاقدين الامتثال لما تقضي به هيئة التحكيم على نحو مؤقت وللقرار النهائي لهيئة التحكيم .

7- إذا لم يتمثل أي من الطرفين المتعاقدين للقرار المنصوص عليه في الفقرة (6) جاز للطرف المتعاقد الأخر ممارسة حقوقه وفق المادة (4) من هذه الاتفاقية .

8- عند العرض على التحكيم وفيما بعده وإلى أن تنشر هيئة التحكيم قرارها على الطرفين المتعاقدين الاستمرار في الوفاء بالتزاماتهما بموجب هذه الاتفاقية .

-II

المادة السادسة عشر

التزويد بالإحصائيات

على سلطات الطيران المدني التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين تقديم أو إلزام مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لها أن تقدم لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبه المعلومات الإحصائية الدورية أو غيرها وفق ما يقتضيه الأمر على أن تشمل المعلومات الإحصائية الدورية أو غيرها وفق ما يقتضيه الأمر على أن تشمل المعلومات الإحصائية المتعلقة بالحركة المنقولة بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله بين نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والنقاط الأخرى على الطرق المحددة.

المادة السابعة عشر

التشاور والتعديل الاتفاقية

1- يجوز من التعاون الوثيق تقوم سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين بالتشاور من حين لآخر وذلك قصد ضمان تنفيذ أحكام الاتفاقية والتفقد بها بصورة مرضية.

2- يجوز لأي من الطرفين متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات قصد تعديل أي حكم من أحكام الاتفاقية على أن تبدأ هذه المشاورات خلال سنتين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطلب من قبل الطرف المتعاقد الآخر ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، ويمكن إجراء هذه المشاورات من خلال المناقشات أو بواسطة المكاتبات.

3- ويسري أي تعديل للاتفاقية الحالية يتم الاتفاق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين بتبادل المذكرات ويدخل حيز النفاذ من التاريخ الذي يقوم فيه الطرفان المتعاقدان بإبلاغ كل منهما الآخر كتابة وعبر القنوات الدبلوماسية باستكمال المتطلبات التشريعية الخاصة بكل منهما.

4- مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة (3) أعلاه يتم الاتفاق على أي تعديل لملاحق الاتفاقية بين سلطات الطيران كتابة، ويصبح ساري المفعول من التاريخ الذي تحدده السلطات المذكورة.

المادة الخامسة عشر

جدول المواعيد

- 1- علي مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد أن تقدم جداول مواعيد رحلاتها للاعتماد إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر خلال مدة لا تتجاوز ثلاثين يوماً قبل التاريخ المتوقع لبدء الخدمات الخطوط علي الطريق المحدد.
- 2- وإذا ما رغبت مؤسسة نقل جوي معنية في تشغيل رحلات إضافية لتلك المتضمنة في جداول الرحلات المعتمدة يجب عليها الحصول علي إذن مسبق من سلطات طيران الطرف المتعاقد المعني.
- 3- يجب تقديم أي تعبيرات لاحقة علي جدول الرحلات المعتمدة الخاص بمؤسسة نقل جوي معينة الي سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الاخر للاعتماد .

الأخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء تلك الواقعة أو تهديد مع أقل قدر من المخاطر على الأرواح.

8- على كل طرف متعاقد اتخاذ الإجراءات وفقا لما قد يجده عمليا عند تعرض طائرة علي الأرض تابعة للطرف المتعاقد الآخر للاستيلاء غير المشروع أو أي فعل آخر من أفعال التدخل غير المشروع لضمان احتجاز تلك الطائرة في مكانها مالم يكن رحيلها تقتضيه واجب أولى بحماية أرواح طاقمها ومسافريها، ويتعين كلما كان ذلك عمليا اتخاذ مثل هذه التدابير على أساس التشاور مع الطرف المتعاقد الأخرى

9- إذا كان لدى أحد الطرفين المتعاقدين أساس معقول بحمله على الاعتقاد بان الطرف المتعاقد الآخر لم يتقيد بأحكام هذه المادة جاز لسلطات الطيران للطرف المتعاقد الأول أن يطلب إجراء مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر، وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق خلال خمسة عشر يوما من تاريخ ذلك الطلب كان ذلك أساسا لتطبيق الفقرة (i) من المادة (4) ويجوز إذا ما اقتضت حالة طائرة ذلك لطرف متعاقد اتخاذ إجراء طبقا لحكم المادة (4) قبل انتهاء مدة الخمس عشر يوما .

ويجب وقف مفعول أي إجراء اتخذ طبقا لهذه الفقرة عند امثال الطرف المتعاقد الاخر بأحكام أمن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة .

المادة الرابعة عشر أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان تمسباً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ان التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزء لا يتجزأ من هذه الإتفاقية.

2- بمراعاة القانون الوطني واجب التطبيق ودون انتقاص من عمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، على الطرفين أن يتصرفا بوجه خاص وفق أحكام معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي تتركب على متن الطائرات الموقع عليها في طوكيو في 16 الفاتح ((سبتمبر)) 1963 ومعاهدة قمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقع عليها في لاهاي في 14 الكانون ديسمبر 1970 ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الموقع عليها في مونتريال في 23/الفتاح سبتمبر 1971 وأية إتفاقيات جماعة تحكم أمن الطيران يكون كلا الطرفين ملزمين بها.

3- على الطرفين المتعاقدين عند الطلب تقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما البعض لمنع أفعال الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة على تلك الطائرات وركابها وأطقمها والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ولمنع أي تهديد أخر ضد أمن الطيران المدني.

4- يتصرف الطرفان في علاقاتهما المتبادلة وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي بالقدر التي تكون فيه تلك الأحكام المتعلقة بالأمن واجبة التطبيق على الطرفين.

5- يوافق كل طرف متعاقد على أن يلزم مشغلي الطائرات .

6- يوافق كل طرف على أن يلزم مشغلي الطائرات التابعين له بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (4) أعلاه والتي يقتضيها الطرف المتعاقد الأخر للدخول إلى إقليمه والإقامة فيه والرحيل منه ، وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملزمة داخل إقليمية لحماية الطائرات وأن يطبق الرقابة الأمنية على الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب، وعلى كل طرف متعاقد أن يولى عناية لكل طلب من الطرف المتعاقد الأخر بشأن اتخاذ إجراءات أمن خاصة في إقليمه لمواجهة تهديد معين للطيران المدني.

7- عند حدوث واقعة أو تهديد بواقعة استيلاء غير مشروع على الطائرات المدنية أو فعل أخر ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية فعلي كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف المتعاقد

المادة الثالثة عشر

سلامة الطيران

- 1- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر والمتعلقة بتسهيلات الطيران والطاقم وعمليات مؤسسات النقل الجوي المعينة وإذا ما تبين لاحد الطرفين المتعاقدين عقب تلك المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يراعي ولا يطبق بشكل فعال معايير ومتطلبات السلامة في الجوانب المذكورة على نحو تكون معه مساوية على الأقل للمعايير الدنيا الموضوعية طبقاً للمعاهدة. فعلى مثل هذا الطرف المتعاقد إتخاذ الإجراء التصحيحي اللازم. وفي حالة عدم قيامه باتخاذ الإجراء اللازم خلال وقف معقول وفي كافة الأحوال خلال خمس عشر يوماً أعتبر ذلك أساساً لتطبيق المادة 4 من الإتفاقية.
- 2- يجوز لاحد الطرفين المتعاقدين إتخاذ إجراء وفق المادة 4 قبل إجراء المشاورات إذا كان إتخاذ إجراء فوري ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.
- 3 يجب ألا يستمر أي إجراء يتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (1)، (2) أعلاه في حالة امتثال الطرف المتعاقد الآخر لأحكام السلامة الواردة في هذه المادة.

المادة الثانية عشر

الإعتراف بالشهادات والترخيص

1- شهادات الصلاحية وشهادة الكفاءة وأي ترخيص صادر أو معتمد من قبل أحد الطرفين المتعاقدين ساري المفعول يعترف به من قبل الطرف المتعاقد الآخر لأغراض تشغيل الخطوط المتفق عليها. يشترط أن تكون هذه الشهادة والرخصة صادرة أو معتمدة طبقاً للحدود الدنيا للقواعد القياسية الموضوعة بموجب المعاهدة، ويشترط احتفاظ كل طرف متعاقد بحقه في أن يرفض الإعتراف بأية شهادة كفاءة وأية رخصة منحت لمواطنيه من قبل دولة أخرى لغرض القيام بالرحلات الجوية، وفق الحقوق الممنوحة بموجب الفقرة (2) للمادة 2 من هذه الإتفاقية.

2- إذا كانت مزايا وشروط ترخيص أو شهادة صادرة أو معتمدة من قبل طرف متعاقد تسمح بالإختلاف عن القواعد القياسية سواء تم ايداع ذلك الإختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي أو لم يتم ذلك، جاز للطرف المتعاقد الآخر طلب التشاور طبقاً للمادة 17 من هذه الإتفاقية مع الطرف المتعاقد الأول قصد إقناع نفسه بأن التطبيق المعني مقبول لديه وذلك دون الإخلال بحقوق هذا الطرف المتعاقد.

المادة الحادية عشر

تطبيق القوانين والنظم والإجراءات

- 1- على مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين عند دخولها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى حين مغادرتها له التقيد بالقوانين الوطنية والنظم والإجراءات النافذة في ذلك الإقليم والمتعلقة بدخول وإقامة ورحيل الطائرات العاملة في الخطوط الجوية الدولية أو المتعلقة بتشغيل وملاحة تلك الطائرات.
- 2- يتعين على الطاقم والمسافرين والشحن والبريد المنقول بطائرة تابعة لمؤسسة نقل جوي معينة من الطرف المتعاقد الآخر سواء بأنفسهم أو بالنيابة عنهم، التقيد بالقوانين الوطنية والنظم والإجراءات النافذة في إقليم أي طرف متعاقد عند دخولها إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد وإلى حين مغادرتها له والمتعلقة بالهجرة والجوازات أو أية وثائق سفر معتمدة، وكذلك الدخول والتصريح والجمارك والحجر الصحي.
- 3- لا يخضع سوى لإجراءات مبسطة المسافرين والأمتعة والبضائع القادمة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين دون مغادرة للمنطقة المخصصة في المطار لهذا الغرض بإستثناء الإجراءات الأمنية ضد العنف والإستلاء غير المشروع على الطائرات.
- 4- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أفضلية لمؤسسة نقل جوية أخرى على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في تطبيق نظمه الخاصة بالجمارك والمهاجرة والحجر الصحي والنظم المماثلة أو في إستعمال المطارات والطرق الجوية وخدمات الحركة الجوية والتسهيلات المتصلة بها والخاضعة لرقابته.
- 5- على كل طرف متعاقد أن يقوم ببناء على طلب الطرف المتعاقد الآخر . بتزويده بالقوانين والنظم والإجراءات ذات العلاقة المشار إليها في هذه الإتفاقية.

المادة العاشرة

تحويل العائدات

- 1- جمراعة القوانين الوطنية المعمول بها لدى الطرفين المتعاقدين يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف متعاقد التحويل من إقليم البيع إلى إقليم موطنها لفائض المبيعات في إقليم البيع.
- ويشتمل صافي التحويل على العائدات المتحققة مباشرة أو من خلال الوكلاء من خدمات النقل الجوي والخدمات المساندة والمكاملة للنقل الجوي والفوائد التجارية العادية المحققة من هذه العائدات.
- 2- يتعين على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف متعاقد الحصول على الموافقة على مثل هذا التحويل بدون تأخير غير مبرر ووفق سعر الصرف الرسمي للعملة المحلية في تاريخ تقديم الطلب إلى المصرف المركزي أو أي مصرف آخر مخول.
- 3- في حالة ما إذا كان هناك إتفاق خاص يحكم شكل الدفعات بين الطرفين المتعاقدين وجب تطبيق هذا الإتفاق.

المادة التاسعة

رسوم الاستعمال

1- يجب أن تكون رسوم الاستعمال التي قد تفرض من قبل السلطات أو الجهات المختصة بذلك لدى كل طرف متعاقد على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، عادلة ومعقولة وان لا تكون قائمة على تمييز غير عادل وان تكون قد روعي فيها الأنصاف بين فئات المستعملين وفي كل الأحوال يجب أن يتم تقدير مثل هذه الرسوم بالنسبة لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد على نحو لا يقلل من حيث الرعاية على الشروط الأكثر رعاية المتاحة لأي مؤسسة نقل جوي عند احتساب تلك الرسوم.

2- يجوز أن تعكس الرسوم المفروضة التكلفة الكلية لإتاحة المنظار الملائم والمترتبة على عائق السلطة المختصة التي فرضت الرسوم والمحيط البيئي للمطار والتسهيلات الملاحة الجوية وتسهيلات أمن الطيران وكذلك الخدمات بالمطار أو في نطاق منظومة المطار على ألا يتجاوز تلك الرسوم مكافئة بما ذكر. ويجوز أن المذكورة عائدات معقول نظير الأصول بعد خصم قيمة الاستهلاك، ويجب توفير التسهيلات والخدمات التي فرضت رسوم الاستعمال مقابلها بكفاءة ووفق أسس اقتصادية.

3- على كل طرف تشجيع إجراء مشاورات بين السلطات والجهات المختصة بفرض الرسوم في إقليمه ومؤسسات النقل الجوي المستعملة للخدمات والتسهيلات كما يجب عليه تشجيع السلطات أو الجهات المختصة بفرض الرسوم ومؤسسات النقل الجوي على تبادل المعلومات بقدر ما يكون ضرورياً للسماح بمراجعة دقيقة لمدى معقولية الرسوم وفقاً للمبادئ المنصوص عليها في الفقرتين (2 أو 1) من هذه المادة وعلى كل طرف متعاقد تشجيع السلطات المختصة بفرض الرسوم بتزويد المستعملين ببناء على إخطار معقول بأي مقترح للرسوم وذلك لتمكين المستعملين من إبداء وجهة نظرهم قبل فرضها.

4- يتعين كلما كان ذلك ممكناً توجيه إخطار مسبق وعلى نحو معقول لمؤسسة النقل الجوي المعنية بأي مقترحات لإجراء تغييرات في الرسوم المشار إليها في هذه المادة مشمولة بالمعلومات والبيانات المؤيدة لتمكينها من إبداء وأخذ رأيها في الحساب قبل إجراء أي تغيير.

في الفقرة (أ) ولا يجوز إنزالها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية لذلك الإقليم. ويجوز في هذه الحالة وضع المواد المذكورة تحت إشراف تلك السلطات الجمركية إلى أن يتم إعادة تصديرها أو يتم التصرف فيها طبقاً للقانون الوطني لذلك الطرف المتعاقد.

5- إن الإعفاءات الممنوحة وفق هذه المادة يجب أن تكون أيضاً متاحة في الحالات التي تكون فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين قد دخلت مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في ترتيبات إعادة أو تحويل للمواد المنصوص عليها في الفقرة (1) و(2) شريطة أن تكون مؤسسات النقل الجوي الأخرى تتمتع على نحو مماثل بهذه الإعفاءات من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة الثامنة

الضرائب والفرانض والرسوم الجمركية

1- تعفى الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي لأحد الطرفين المتعاقدين العاملة على الخطوط المتفق عليها وكذلك المعدات لاعتيادية وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم بما في ذلك سوائل الهيدروليكي والإمدادات الفنية الاستهلاكية وقطع الغيار وخزيرن الطائرة بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والكحول والتبغ والمنتجات الأخرى المخصصة للبيع للركاب أو للإستعمال من قبلهم بكميات محدودة أثناء الرحلة والمواد الأخرى أو مخصصة فقط للاستعمال المتعلق بالتشغيل الجوي أو الخدمة الفنية والتي تكون على متن تلك الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، من الفرانض الجمركية والرسوم. بشرط بقاء تلك المعدات والإمدادات والمخزونان على متن الطائرة إلى حين إعادة تصديرها أو استهلاكها أثناء رحلة على الخطوط المتفق عليها .

2 - باستثناء الرسوم التي يتم تحصيلها مقابل الخدمات المقدمة تعفى من ذات الفرانض والرسوم المفروضة وطنياً أو محلياً ما يلي:

أ- مخزون الطائرة الذي يتم إدخاله إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين في حدود الكميات التي قد تحددها السلطات المعنية لدى ذلك الطرف المتعاقد للاستخدام على متن الطائرة المشغلة في خط جوي دولي من قبل مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر.

ب- قطع الغيار (بما في ذلك المحركات) والمعدات الاعتيادية التي يتم إدخالها إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو تصليح الطائرة التي يتم تشغيلها على الخطوط المتفق عليها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

ج- الوقود والزيوت (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) المتجهة إلى مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لإمداد طائرة تعمل على الخطوط المتفق عليها، وإن كانت هذه الإمدادات تستخدم في أي جزء من رحلة تتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي تم منه تحميل هذه المواد على متن الطائرة.

د- الأمتعة والبضائع في العبور المباشر.

3 يجوز وضع المواد المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ)، (ب)، (ج) أعلاه من الفقرة (2) تحت إشراف ورقابة الجمارك.

4 يحتفظ على متن طائرة مشغلة من قبل مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بالمعدات الاعتيادية وكذلك قطع الغيار وخزيرن الطائرات وإمدادات الوقود والزيوت (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية، والمواد الأخرى المشار إليها

المادة السابعة

المنافسة العادلة

1- على كل طرف متعاقد أن يسمح بفرص عادلة ومتساوية لمؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرفين المتعاقدين للمنافسة في تقديم النقل الجوي الدولي الذي تحكمه هذه الاتفاقية.

2- على كل طرف متعاقد اتخاذ كافة الإجراءات المناسبة في نطاق اختصاصه لإزالة كافة أشكال التمييز أو التطبيقات المنافية للمنافسة العادلة والتي من شأنها التأثير سلباً على الوضع التنافسي لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر.

3- يلتزم كل طرف متعاقد بأن لا يفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر متطلبات الرفض المسبق أو نسبة الحمولة المصرح بها أو أتاوة مقابل تصريح أو أي متطلب آخر فيما يخص السعة أو عدد الرحلات أو الحركة بما لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية.

المادة السادسة

النشاطات التجارية

- 1- يسمح لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، على أساس المعاملة بالمثل، بإقامة مكاتب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لترويج وبيع خدمات النقل الجوي.
 - 2- يسمح لمؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بأن تستقدم وتستبقى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر المسؤولين الإداريين والفنيين والتشغيليين وفق الاحتياجات ذات العلاقة بتقديم النقل الجوي. ويمكن تلبية هذه الاحتياجات من العاملين وفق اختيار مؤسسة النقل الجوي المعنية أما بواسطة العاملين لديها أو بالاستفادة من خدمات أية منظمة أو شركة أو مؤسسات نقل جوي تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ومرخص لها بأداء مثل هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
 - 3- يمنح كل طرف متعاقد أية مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في بيع النقل الجوي في إقليمه وفق تقديرها إما مباشرة أو عن طريق وكلائها.
- ويحق لكل مؤسسة نقل جوي بيع هذا النقل ويكون لكل شخص حرية شراء مثل هذا النقل بأية عمله ويجب أن تتم ممارسة هذا النشاط طبقاً للقانون الوطني النافذ في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
- 4- يحق لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لطرف متعاقد تسديد المصاريف المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بعملة قابلة للتحويل الحر شريطة أن يتفق ذلك مع النظم المحلية الخاصة بالنقد.

المادة الخامسة التعريف

- 1- تحدد التعرّف التي تتقاضاها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد نظير الخدمات الواردة في هذه الاتفاقية في مستويات معقولة وبمراعاة كافة العوامل ذات العلاقة بما في ذلك مصالح المستعملين وتكلفة التشغيل أو مميزات الخدمة والاعتبارات التجارية الأخرى في السوق.
- 2- يوافق الطرفان المتعاقدان على أن يوليا اهتماما خاصا للتعريفات التي يمكن أن تكون محل رفض لأنها قد تبدو تمييز غير معقول أو عالية بشكل غير مبرر أو مقيدة بسبب استغلال موقف مهيمن أو تعد ضارة بطبيعتها.
- 3- تضع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة التعرّف كل على حدة كلما أمكن ذلك ومع ذلك يجوز الاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي للطرفين المتعاقدين إذا أذن كلا الطرفين، لمؤسسات النقل الجوي المعينة، الاشتراك في نشاط آليات دولية مناسبة لتنسيق التعرّف، وتخضع أية اتفاقات تعرّف ناجمة عن هذا النشاط لاعتماد كل طرف متعاقد، ويجوز عدم اعتمادها في أي وقت سواء سبق أو لم يسبق اعتمادها.
- 4- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إخطاراً أو إيداعاً للتعريف المقترحة من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للنقل من وإلى إقليمه.
- 5- ويجوز تطلب أن يتم ذلك الإخطار أو الإيداع في موعد لا يجاوز 7 أيام قبل التاريخ المقترح للتطبيق. ويجوز في حالات منفردة تخفيض الموعد الأقصى المذكور.
- 6- لا يجوز لأي طرف متعاقد إتخاذ إجراء انفرادي لمنع البدء في تطبيق تعريف مقترحة أو الإستمرار في تعريف سارية لمؤسسة نقل جوي تابعة لأي طرف متعاقد.
- 7- يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن يطلب التشاور مع سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر، إذا ما اعتبرت أن التعرّف التي تم إيداعها لديه من قبل مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر تتعارض مع الفقرة (2) أعلاه ويجب إتمام هذه المفاوضات، التي يمكن أن تتم من خلال المراسلات خلال 30 ثلاثين يوماً من تاريخ طلب إجرائها وتسري التعرّف في نهاية المدة المذكورة ما لم تقرر سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين خلاف ذلك.

المادة الرابعة

إلغاء وتعليق تراخيص التشغيل

- 1- يحق لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر وقف أو إلغاء أو تعليق أو فرض شروط على الترخيص المشار إليه في المادة 3 على نحو مؤقت أو دائم في أي وقت :
 - أ- في حالة عدم تأهل تلك المؤسسة للائتمثال للتشريعات الوطنية المطبقة بشكل اعتيادي ومعقول من قبل سلطات الطيران للطرف المتعاقد الأول بما يتفق وأحكام المعاهدة.
 - ب- في حالة عدم اقتناع سلطات الطيران لأحد الطرفين المتعاقدين بأن مؤسسة النقل الجوي المذكورة قد تم تأسيسها وإن مقرر عملها الرئيسي في إقليم الطرف المتعاقد الذي عينها وحاصلة على ترخيص التشغيل اللازم والصادر عن الطرف المتعاقد الذي عينها.
 - ج- في حالة عدم قيام تلك المؤسسة بالتشغيل طبقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
- 2- لا تتم ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة (17) ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراء فوري للحيلولة دون الاستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة.

المادة الثالثة

التعيين والترخيص

- 1- يحق لأي من الطرفين المتعاقدين بإخطار كتابي عبر القناة الدبلوماسية تعيين مؤسسة أو أكثر من مؤسسات النقل الجوي لتشغيل الخطوط الجوية على الطرق المحددة في الملحق وإلغاء واستبدال مؤسسة نقل جوي بأخرى سبق تعيينها كتابة عبر القناة الدبلوماسية.
- 2- يمكن بدء الخدمات المتفق عليها كلها أو جزء منها في أي وقت وذلك شريطة أن:-
 - أ - يعين الطرف المتعاقد الذي منحت له حقوق النقل مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الطرق المحددة تمثيلاً مع الفقرة (1) من هذه المادة.
 - ب - على الطرف المتعاقد الذي منح حقوق النقل أن يصدر تراخيص التشغيل اللازمة لمؤسسة النقل الجوي المعينة دون تأخير وفقاً للمادة الرابعة (4).
 - ج - التعريفات المنشأة طبقاً للمادة (5) نافذة المفعول.
 - د - الجدول الزمني للمواعيد والذي لم يلغى، قد قدم وفقاً للمادة (15).
- 3 - لغرض منح تصاريح التشغيل اللازمة وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران المدني لأي من الطرفين المتعاقدين أن تتطلب في مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر إثبات توافر الشروط المنصوص عليها القوانين والأنظمة التي تطبقها عادة وبشكل معقول هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية وبشرط أن تكون هذه القوانين والأنظمة متفقة مع أحكام المعاهدة.

المادة الثانية

منح حقوق النقل الجوي.

1- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين، الطرف المتعاقد الآخر ما لم ينص في الملحق على خلاف ذلك الحقوق التالية لممارسة نقل جوي دولي منتظم بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر:-

- أ- حق عبور إقليمه بدون هبوط .
- ب- حق التوقف في إقليمه لأغراض غير تجارية.
- ج- الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لغرض التحميل والإنزال للركاب والأمتعة والشحن والبريد عند تشغيل الخدمات المتفق عليها،
- د- والحقوق الأخرى المحددة في هذه الاتفاقية.

2- لا تخول الفقرة (1) من هذه المادة مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ ركاب أو بضائع أو شحن بما في ذلك البريد نظير أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة داخل نفس الإقليم.

يقصد بعبارة (قطع الغيار) المواد المعدة بحكم طبيعتها للتصليح أو الاستبدال لتركيبها في الطائرة.

(خزين) تعني المواد المعدة بحكم طبيعتها للاستهلاك أو للاستعمال أو البيع على متن الطائرة خلال طيرانها بما في ذلك إمدادات التموين. يقصد (التعرفة) تعني الأسعار التي تدفع لنقل الركاب الأمتعة والبضائع والشروط التي تخضع لها هذه الأسعار بما في ذلك أسعار وشروط الوكالة وغيرها من الخدمات المساعدة، باستثناء أجور وشروط نقل البريد.

يقصد (برسوم الاستعمال) الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي مقابل تقديم تسهيلات وخدمات المطارات أو الملاحة الجوية أو أمن الطيران بما في ذلك الخدمات والتسهيلات ذات العلاقة.

المادة الأولى التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية :-

يقصد (بسلطات الطيران المدني) بالنسبة للجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى الإدارة العامة للطيران المدني و بالنسبة لحكومة جمهورية جنوب إفريقيا الوزارة المكلفة بالطيران المدني و في كلتا الحالتين أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بوظائف تمارس حالياً من قبل السلطات المذكورة.

يقصد (بالخدمة المتفق عليها) و (الطرق المحددة) خط جوي دولي طبقاً لهذه الاتفاقية والطرق المحددة في ملحقاتها.
يقصد (بالاتفاقية) هذه الاتفاقية وملحقاتها، أو ملاحقتها وأي تعديل يرد عليها .

يقصد (بالمعاهدة) معاهدة الطيران المدني الدولي الموقع عليها في شيكاغو في السابع من شهر كانون (ديسمبر) 1944 إفرنجي وتشمل:
I- أي ملحق أو أي تعديل، الذي تم اعتماده بموجب المادة 90 من المعاهدة، عندما يكون الملحق أو التعديل ملزماً للطرفين المتعاقدين،
ب- وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة وفقاً للمادة 94 (فقرة أ) منها إذا ما أصبحت هذه الملاحق والتعديلات نافذة المفعول أو تم التصديق عليها وفقاً للقانون الوطني.

يقصد بالعبارات (خط جوي)، (مؤسسة نقل جوي)، (خط جوي دولي)،
(التوقف)

لإغراض غير تجارية) و(إقليم) تحمل ذات المعنى المحدد لكل منهما في
المادتين 2
و96 من المعاهدة .

يقصد بعبارة (مؤسسة النقل الجوي المعينة) مؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص طبقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية .
يقصد بعبارة (بالمعدات الاعتيادية) المواد من غير الخزين وقطع الغيار القابلة للتغيير بحكم طبيعتها، وذلك للاستعمال على متن الطائرة خلال طيرانها، بما في ذلك الإسعافات الأولية ومعدات النجاة.

ديباجة

إن الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى و
حكومة جمهورية جنوب إفريقيا ويشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين.
باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في
شيكاغو في السابع من شهر كانون (ديسمبر) 1944 ف.
ورغبة منهما في المساهمة في تقدم الطيران المدني الدولي، و
إبرام اتفاقية لغرض تنظيم وتسيير خطوط جوية منتظمة بين إقليميهما وفيما
وراثهما .

فقد اتفقا على ما يلي:-

[ARABIC TEXT – TEXTE ARABE]

اتفاقية نقل جوي

بين

الجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى

و

حكومة جمهورية جنوب إفريقيا
لتنظيم الخطوط الجوية الدولية المنتظمة
بين إقليميهما وفيما ورائهما

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH
AFRICA**

AND

**THE GREAT SOCIALIST PEOPLE'S LIBYAN ARAB
JAMAHIRIYA**

FOR

**SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN THEIR
TERRITORIES**

AND BEYOND

PREAMBLE

The Government of the Republic of South Africa and The Great Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya, hereinafter jointly referred to as the Contracting Parties, or in the singular as a Contracting Party;

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

DESIRING to contribute to the progress of international civil aviation;

DESIRING to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services.

Hereby agree as follows:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, the term:

"aeronautical authorities" means in the case of the Great Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya, the Administration of Civil Aviation and in the case of the Government of the Republic of South Africa, the Minister responsible for civil aviation, or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

"agreed service" and "specified route" means International air service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

"Agreement" means this Agreement, its Annex (es) and any amendments thereto;

"Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes-

- (a) any Annex or any amendment thereto adopted in terms of Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is binding on the Contracting Parties; and
- (b) any amendment which has entered into force in terms of Article 94(a) of the Convention and has been ratified by the Contracting Parties in terms of their applicable national law;

"air service", "airline", "international air service", and "stop for non-traffic purposes" and "territories", shall have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

"designated airline" means the airline that has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

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

"spare part" means an article of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft;

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

"tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions of agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

"user charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

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 scheduled international air transportation by the designated airline(s) 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;
 - (c) the right to land in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging traffic in passengers, baggage, cargo and mail while operating an agreed service; and
 - (d) the rights otherwise specified in this Agreement.
- (2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall confer on a designated airline of a Contracting Party the right of taking on board in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORIZATION

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing, through the diplomatic channel, to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and to revoke or alter, in writing through the diplomatic channel, any designation of an airline.
- (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 an airline for the specified route pursuant to paragraph (1);
 - (b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay and subject to Article 4, the appropriate operating authorization to the airline concerned;
 - (c) a tariff established in accordance with Article 5 is in force; and
 - (d) a timetable, which has not been disapproved, has been filed in accordance with Article 15
- (3) For the purpose of granting the appropriate operating authorisation provided for in paragraph (2), the aeronautical authorities of a Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the national law normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

ARTICLE 4

REVOCATION AND SUSPENSION OF AUTHORIZATION

- (1) The aeronautical authorities of a Contracting Party shall, in respect of a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorisation referred to in Article 3, to revoke or suspend such authorisation or impose conditions, temporarily or permanently at any time in the event-
 - (a) of failure by such airline to qualify in terms of or to comply with the national law normally and reasonably applied by the aeronautical authorities of the first Contracting Party in conformity with the Convention;
 - (b) in the event that the aeronautical authorities of a Contracting Party are not satisfied that the said airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating it, and holds appropriate operating authorisation issued by the Contracting Party designating the airline;
 - (c) that such airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement.

- (2) Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) shall be exercised only after consultations in accordance with Article 17 with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 5

TARIFFS

- (1) The tariffs to be charged by the designated airline or airlines of a Contracting Party for services covered by the Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation characteristics of service and other commercial considerations in the market place.
- (2) The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or being considered predatory in nature.
- (3) The tariffs shall, wherever possible, be established by the designated airlines individually. However, tariffs may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties if both Parties permit designated airlines to participate in the activities of the appropriate international tariff co-ordination mechanism(s). Any tariff agreement resulting from such activities shall be subject to the approval of each Contracting Party, and may be disapproved at any time whether or not previously approved.
- (4) Each Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Contracting Party, for carriage to or from its territory.
- (5) Such notification or filing may be required not more than seven (7) days before the proposed date of introduction. In individual cases this maximum period may be reduced.

- (6) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of a proposed tariff or the continuation of an effective tariff of a designated airline of either Contracting Party.

- (7) If the aeronautical authorities of a Contracting Party consider that a proposed tariff filed with it by a designated airline of the other Contracting Party is in conflict with paragraph (2) above, they may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultation, which may be through correspondence, shall be completed within thirty (30) days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties decide otherwise.

ARTICLE 6

COMMERCIAL ACTIVITIES

- (1) A designated airline of a Contracting Party shall, on a reciprocal basis, be allowed to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation services.
- (2) A designated airline of a 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. 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 organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.
- (3) Each Contracting Party shall grant to any 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. The activities shall be carried out in accordance with the national law in force in the territory of that Contracting Party.
- (4) Any designated airline of a Contracting Party shall have the right 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.

ARTICLE 7

FAIR COMPETITION

- (1) Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunities for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
- (2) 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.
- (3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 8

CUSTOMS DUTIES AND CHARGES

- (1) Aircraft operated on agreed services by a designated airline of a Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel, lubricants, including hydraulic fluids, consumable technical supplies, spare parts, 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 or consumed during flight on the agreed service.

- (2) There shall also be exemption from the same national or local duties, fees and charges, with the exception of charges based on the cost of the service provided in respect of-
 - (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within the limits that may be fixed by the appropriate authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by a designated airline of the other Contracting Party;

 - (b) spare parts (including engines) and regular equipment imported into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;

- (c) fuels and lubricants (including hydraulic fluids) destined for the designated airline of a 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; and
 - (d) baggage and cargo in direct transit.
- (3) The items referred to in sub-paragraphs (a), (b), (c) and (d) of paragraph (2), may be required to be kept under customs supervision or control.
- (4) The regular equipment, as well as spare parts, aircraft stores, supplies of fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and other items referred to in paragraph (1) normally retained on board an aircraft operated by a 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, the said items may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the national law of that Contracting Party.
- (5) The exemptions provided for in this Article shall be available in situations where a designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items referred to in paragraphs (1) and (2): Provided that such other airline similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party.

ARTICLE 9

USER CHARGES

- (1) User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably appointed among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
- (2) User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
- (3) Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for charges to enable users to express their views before changes are made.

- (4) Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airline of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable it to express and have its views taken into account before any changes are made.

ARTICLE 10

TRANSFER OF FUNDS

- (1) Subject to the applicable national laws of the Contracting Parties, the airline(s) of each Contracting Party shall be entitled 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 services ancillary or supplemental to air transport, and normal commercial interest earned on such revenues.

- (2) The designated airline(s) of each Contracting Party shall receive approval for such transfer without unreasonable delay at the official rate of exchange for conversion of local currency as at the date of application to the central bank or any other authorised bank.
- (3) In the event that the form of payment between the Contracting Parties is governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

ARTICLE 11

**APPLICATION OF LAWS, REGULATIONS AND
PROCEDURES**

- (1) The national laws, regulations and procedures in force in the territory of either Contracting Party, relating to the entrance into, stay in 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 its departure from, the said territory.
- (2) The national laws, regulations and procedures in force in the territory 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 the designated airline of the other Contracting party upon their entrance into, until their departure from, the territory of the said Contracting Party.
- (3) Passengers, baggage and cargo in 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 seizure of aircraft, be subject to no more than a simplified control.
- (4) Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.
- (5) Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ARTICLE 12

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

- (1) A certificate of airworthiness, a certificate of competency and any licence issued, or rendered valid by a Contracting Party and which is still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services: Provided that such a certificate or licence was issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the minimum standards established in terms of the Convention: Provided further that each Contracting Party reserves the right to refuse to recognise, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under paragraph (2) of Article 2, any certificate of competency and any licence granted to its own nationals by another State.
- (2) If the privileges or conditions of a licence or certificate issued or rendered valid by a Contracting Party permit a difference from the standards established in terms of the Convention, whether or not that difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party, request consultations in accordance with Article 17 with the first Contracting Party with a view to satisfying itself that the practice in question is acceptable to it.

ARTICLE 13

AVIATION 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. Such Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the Contracting Party to take appropriate action within reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of Article 4.
- (2) When immediate action is essential to the safety of airline operation, a Contracting Party may take action under Article 4 prior to consultations.
- (3) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (1) and (2) above shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

ARTICLE 14

AVIATION SECURITY

- (1) Consistent with their rights and obligations under international law binding on the Parties, 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) Subject to applicable national law and without derogating from the generality of their rights and obligations in terms of international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963; the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970; the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971; and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

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

- (5) 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 respective territories, and the operators of airports in their respective territories, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to both Contracting Parties.
- (6) Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) applied by the other Contracting Party for entry into, sojourn in or departure from 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) If 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) Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party, subjected to an act of unlawful seizure or any other act of unlawful interference, which is on the ground in its territory, is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of consultations with the other Contracting Party.

- (9) If a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4. If required by an emergency, a Contracting Party may take action in terms of Article 4 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 15

TIMETABLE

- (1) Airlines designated by each Contracting Party shall submit its timetable of intended services to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for its approval, thirty (30) days before the expected date of commencement of services on the specified route.
- (2) If a designated airline wishes to operate flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain the prior permission of the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned.
- (3) Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted for its approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 16

SUPPLY OF STATISTICS

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall, upon request, provide or shall cause its designated airline(s) to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party with such periodic or other statements of statistics as may be required, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airline(s) between points in the territory of the other Contracting Party and other points on the specified routes.

ARTICLE 17

CONSULTATION AND AMENDMENT OF AGREEMENT

- (1) In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
- (2) Either Contracting Party may request consultations with a view to amend any provision of the Agreement. These consultations shall begin within sixty (60) days ~~(60)~~ from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.
- (3) Any amendment to the Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall be effected by an Exchange of Notes and come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing through diplomatic channels, of the completion of their respective legislative requirements.
- (4) Notwithstanding the provisions of paragraph (3) above any amendment of the Annex to the Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

ARTICLE 18

SETTLEMENT OF DISPUTES

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or the application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle such dispute by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute to an independent person or body for mediation.
- (3)
 - (a) If settlement is not reached in accordance with paragraphs (1) and (2) above, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.
 - (b) Each Contracting Party shall appoint one arbitrator and the third arbitrator, to be jointly appointed by the two arbitrators so appointed, shall act as President of the tribunal.
 - (c) Each Contracting Party shall appoint its arbitrator within a period of sixty days (60) from the date of receipt of a notice by either Contracting Party from the other, through the diplomatic channel, requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator, who shall be a national of a third State, shall be appointed within a further period of sixty days (60).
 - (d) If either Contracting Party fails to appoint an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case may be: Provided that the President is not a national of either Contracting Party, in which case the

Vice President of that Council may be so requested. In such a case, the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or Vice President, as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the respective States of the Contracting Parties.

- (4) The tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.
- (5) Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the interim costs of arbitration. For the purpose of this paragraph, the interim costs shall include the expenses of the President of the tribunal, his fees and expenses and any expenses incurred by the International Civil Aviation Organisation in connection with the appointment of the President and/or the arbitrator of the Party that may have failed to appoint its arbitrator as referred to in paragraph (3)(d) of the Agreement.
- (6) The Contracting Parties shall comply with any provisional ruling and the final decision of the tribunal.
- (7) If either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (6), the other Contracting Party may exercise its rights according to Article 4 of this Agreement.
- (8) The Contracting Parties shall, pending the submission to arbitration and thereafter until the tribunal publishes its decision, continue to perform all their obligations under this Agreement.

ARTICLE 19

TERMINATION OF AGREEMENT

- (1) Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

- (2) Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 20
REGISTRATION WITH ICAO

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

ARTICLE 21
**APPLICABILITY OF MULTILATERAL AGREEMENTS AND
CONVENTIONS**

- (1) The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.
- (2) This Agreement shall be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which may become binding on both Contracting Parties.
- (3) The Contracting Parties may consult each other to determine consequences for the Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to the Agreement.

ARTICLE 22

ENTRY INTO FORCE

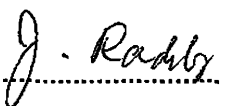
The Agreement shall enter into force on the date on which each Contracting Party has notified the other in writing through the diplomatic channel of its compliance with the legislative requirements necessary for the implementation of this Agreement. The date of entry into force shall be the date of the last notification

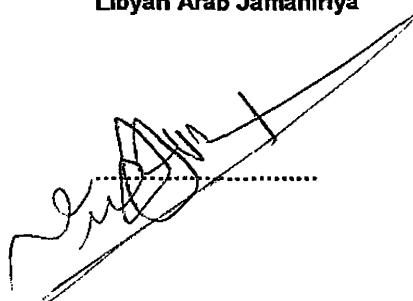
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective States, have signed and sealed this Agreement in two originals in the English and Arabic Languages, both texts being equally authentic: Provided that in the event of a conflict between the two texts, the English text shall prevail.

DONE in duplicate at TRIPOLI on this 09 day of 09 2005.

**For the Government of the
Republic of South Africa**

**For the Great Socialist People's
Libyan Arab Jamahiriya**


.....


.....

ANNEX

Route Schedule

1. The designated airline(s) of the Great Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder: -

Points in the Great Jamahiriya	Intermediate points to be specified later	Points in South Africa to be specified later.	Points beyond to be specified later
--------------------------------	---	---	-------------------------------------

2. The designated airline(s) of the Government of the Republic of South Africa, shall be entitled to operate air services on the route specified hereunder: -

Points in South Africa	Intermediate points to be specified later	Points in the Great Jamahiriya to be specified later	Points beyond to be specified later
------------------------	---	--	-------------------------------------

Notes:

- (1) Any point on the above routes may, at the option of the airline concerned, be omitted on any or all flights provided that any service either begins or terminates in the territory of the country designating the airline.
- (2) Intermediate and beyond points shall be served without fifth freedom traffic rights, unless otherwise agreed to by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD BILATÉRAL RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE ET LA
GRANDE JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE POPULAIRE ET SOCIA-
LISTE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE
LEURS TERRITOIRES ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la République sud-africaine et la Grande Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste, ci-après dénommés collectivement « les Parties contractantes » ou individuellement « la Partie contractante »,

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 afin d'établir des services aériens,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, les termes ou expressions :

« Autorités aéronautiques » s'entendent, dans le cas de la Grande Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste, de l'Administration de l'aviation civile et, dans le cas du Gouvernement de la République sud-africaine, du Ministre responsable de l'aviation civile ou dans les deux cas, de toute personne physique ou morale habilitée à exercer les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

« Services convenus » et « routes spécifiées » s'entendent respectivement du service aérien international organisé dans le cadre du présent Accord et de la route spécifiée dans l'Annexe au présent Accord;

« Accord » s'entend du présent Accord, de ses annexes et des amendements éventuellement apportés à celui-ci;

« Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprenant :

- (a) Toute annexe ou tout amendement adopté en vertu de l'article 90 de la Convention pourvu que cette annexe ou cet amendement soient contraignants et engagent les deux Parties contractantes; et
- (b) Tout amendement entré en vigueur aux termes de l'article 94(a) de la Convention et ratifiée par les Parties contractantes aux termes de leur droit interne applicable;

« Service aérien », « entreprise de transport aérien », « service aérien international », « territoire » et « escale non commerciale » ont la signification qui leur est respectivement attribuée aux articles 2 et 96 de la Convention;

« Entreprise de transport aérien désignée » s'entend de l'entreprise de transport aérien qui a été désignée et agréée conformément à l'article 3 du présent Accord;

« Équipement normal » s'entend d'un article autre 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;

« Pièce de rechange » s'entend d'un article servant à effectuer des réparations ou servant de pièce de remplacement et destiné à être intégré à l'aéronef;

« Provisions de bord » s'entendent d'articles consommables rapidement et destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les vivres;

« Tarif » s'entend des prix facturés pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et les conditions de fourniture des services pour compte de tiers et d'autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions applicables au transport du courrier;

« Redevance d'usage » s'entend d'une taxe imposée aux entreprises de transport aérien pour la fourniture d'équipements ou de services de navigation aérienne à l'aéroport ou de sécurité aérienne, y compris les services associés et équipements connexes.

Article 2. Octroi des droits

(1) Sauf disposition contraire précisée dans l'Annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services de transports aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises désignées de ladite autre Partie contractante :

- (a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- (b) Le droit d'y faire des escales non commerciales;
- (c) Le droit d'atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante afin d'y embarquer et débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier lors de l'exploitation d'un service convenu; et
- (d) Les droits autrement spécifiés dans le présent Accord.

(2) Rien dans le paragraphe (1) du présent article ne saurait être interprété comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier pour les transporter moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation

(1) Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par écrit et par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées et de supprimer, modi-

fier par écrit et par la voie diplomatique la désignation d'une entreprise de transport aérien.

(2) Les services convenus peuvent débiter à tout moment, entièrement ou en partie, mais pas avant que :

- (a) La Partie contractante qui a obtenu les droits ait désigné une entreprise de transport aérien pour la route convenue conformément au paragraphe (1);
- (b) La Partie contractante octroyant les droits ait donné dans les délais les plus courts possibles et sous réserve de l'article 4 l'autorisation appropriée d'exploitation à l'entreprise de transport aérien concernée;
- (c) Un tarif ne soit établi conformément à l'article 5 en vigueur; et que
- (d) Un horaire qui a été désapprouvé n'ait été déposé conformément à l'article 15.

(3) Afin d'octroyer l'autorisation d'exploitation appropriée prévue au paragraphe (2), les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante leur démontre être en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation nationale appliquée dans des conditions normales et de manière raisonnable à l'exploitation de services aériens internationaux par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention.

Article 4. Révocation et suspension de l'autorisation

(1) S'agissant d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ont le droit de refuser l'autorisation à laquelle il est fait référence à l'article 3, d'annuler ou de suspendre cette autorisation ou d'imposer des conditions, à titre temporaire ou permanent, à tout moment dans les cas suivants :

- (a) L'entreprise de transport aérien ne peut démontrer être en mesure de se conformer à la législation nationale appliquée dans des conditions normales et de façon raisonnable par les autorités aéronautiques de la première Partie contractante conformément à la Convention;
- (b) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne sont pas convaincues que ladite entreprise de transport aérien est une société enregistrée et ayant son siège d'activité principal sur le territoire de la Partie contractante qui la désigne et possède une autorisation d'exploitation appropriée délivrée par la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien;
- (c) L'entreprise de transport aérien enfreint les conditions d'exploitation prescrites dans le présent Accord.

(2) À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois auxquelles il est fait référence ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe (1) ne seront exercés qu'après consultations menées conformément à l'article 17 avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 5. Tarifs

(1) Les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante pour les services couverts par l'Accord sont établis à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris de l'intérêt des usagers, des frais d'exploitation, des caractéristiques opérationnelles du service et d'autres considérations commerciales inhérentes au marché.

(2) Les Parties contractantes conviennent d'accorder une attention particulière aux tarifs censés inacceptables parce qu'ils apparaissent déraisonnablement discriminatoires, anormalement élevés ou par trop restrictifs en raison d'un abus de position dominante ou considérés comme étant de par nature prédatrices.

(3) Les tarifs sont chaque fois que possible établis par les entreprises de transport aérien prises individuellement. Toutefois, les tarifs peuvent être convenus par les entreprises de transport aérien des Parties contractantes si les deux Parties permettent aux entreprises de transport aérien désignées de participer aux mécanismes internationaux appropriés de coordination des tarifs. Tout accord tarifaire résultant de cette participation est soumis à l'approbation de chaque Partie contractante et peut être désapprouvé à tout moment, que cet accord ait été ou non approuvé précédemment.

(4) Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs soient notifiés ou déposés par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance de son territoire.

(5) Un délai de notification ou de dépôt ne pouvant dépasser sept (7) jours au maximum avant la date d'entrée en vigueur peut être exigé. Dans des cas particuliers, ce délai maximum peut être raccourci.

(6) Aucune Partie contractante ne prend des mesures unilatérales de nature à empêcher la mise en application d'un tarif proposé ou la reconduction d'un tarif effectif d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante quelle qu'elle soit.

(7) Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante considèrent qu'un tarif proposé qui a été déposé auprès de leurs services par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante est en contradiction avec les dispositions du paragraphe (2) ci-dessus, elles peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette consultation, qui peut se faire par correspondance, devra être terminée dans les trente (30) jours à compter de la date de réception de la demande et à moins que les autorités des deux Parties contractantes n'en décident autrement, le tarif entrera en vigueur à la fin de cette période.

Article 6. Activités commerciales

(1) Une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante est, à titre de réciprocité, autorisée à établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux en vue d'y promouvoir et d'y vendre des services de transport aérien.

(2) L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie les personnels de direction, commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour la prestation de services de

transport aérien. Ces besoins en personnel peuvent être satisfaits en faisant appel, au gré de l'entreprise, soit à ses propres effectifs, soit à toute autre organisation, société ou entreprise travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y assurer les prestations en question.

(3) Chaque Partie contractante octroie à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de s'engager dans la vente en direct de services de transport aérien sur son territoire et, à la discrétion de l'entreprise de transport aérien, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre ces services de transport et il sera loisible à quiconque d'acheter ces services de transport dans n'importe quelle devise. Les activités seront exercées conformément à la législation nationale en vigueur sur le territoire de cette Partie contractante.

(4) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a le droit de payer les dépenses locales faites sur le territoire de l'autre Partie contractante dans la monnaie locale ou, pour autant que cela ne soit pas contraire à la réglementation monétaire locale, dans des monnaies librement convertibles.

Article 7. Concurrence loyale

(1) Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes le même traitement équitable quant à la fourniture des services de transport aérien international visés par le présent Accord.

(2) Chaque Partie contractante prend toutes mesures appropriées qui sont de sa compétence pour éliminer toutes les formes de discrimination ou toutes les pratiques de concurrence déloyale affaiblissant la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

(3) Aucune Partie contractante n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie une exigence de premier refus, un rapport de partage du trafic, des frais pour non-objection ou toute autre condition en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui serait incompatible avec les finalités du présent Accord.

Article 8. 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 lubrifiants, y compris les liquides hydrauliques, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, 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 ou consommés pendant le vol sur le service convenu.

(2) Seront également exemptés de droits de douane, droits d'accise et autres taxes et droits nationaux ou locaux à l'exception des frais basés sur le coût du service fourni concernant :

- (a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de la Partie contractante dans les limites éventuellement fixées par les autorités compétentes de ladite 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 importés sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation de l'aéronef exploitant les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;
- (c) Les carburants et les lubrifiants (y compris les liquides hydrauliques) 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 fournitures sont destinées à être utilisées sur toute partie du voyage au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante où elles ont été prises à bord; et
- (d) Les bagages et les marchandises en transit direct.

(3) Les articles auxquels il est fait référence aux alinéas (a), (b), (c) et (d) du paragraphe (2) peuvent faire l'objet d'un suivi ou d'un contrôle douanier.

(4) L'équipement normal ainsi que les pièces de rechange, les provisions de bord, les carburants, les lubrifiants (y compris les liquides hydrauliques) et les autres articles auxquels il est fait référence au paragraphe (1) normalement conservés 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, lesdits articles peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément à la législation nationale de cette Partie contractante.

(5) 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 ou plusieurs autres entreprises de transport aérien en vue de louer ou de céder sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles auxquels il est fait référence 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 9. Redevances d'usage

(1) Les redevances d'usage pouvant être imposées par les autorités compétentes ou les organismes compétents de chaque Partie contractante aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante seront justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement appliquées entre les différentes catégories d'usagers. En aucune circonstance, ces redevances d'usage appliquées aux entreprises de transport aérien de

l'autre Partie contractante ne peuvent être moins favorables que celles appliquées à une autre entreprise de transport aérien au moment où les redevances sont déterminées.

(2) Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pourront refléter, mais n'excéderont pas, le coût total supporté par les autorités compétentes ou les organismes compétents chargés de fournir l'aéroport ad hoc ainsi que l'environnement aéroportuaire, les services et les installations de navigation et de sécurité aérienne adéquats à l'aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Ce coût total peut comprendre un rendement de l'actif raisonnable après amortissements. Les installations et les services pour lesquels des redevances d'usage sont appliquées seront fournis en tenant compte de leur efficacité et de leur caractère économique.

(3) Chaque Partie contractante encouragera l'organisation de consultations entre ses autorités compétentes ou organismes compétents responsables de la perception des redevances d'usage sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et les installations, et elle encouragera les autorités compétentes ou les organismes compétents et les entreprises de transport aérien à procéder aux échanges d'informations qui s'avéreront nécessaires pour permettre une évaluation précise du caractère raisonnable des redevances conformément aux principes énoncés aux paragraphes (1) et (2) du présent article. Chaque Partie contractante encouragera les autorités compétentes à aviser les usagers dans des délais raisonnables de toute proposition de changement des redevances afin de leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que le changement n'ait lieu.

(4) Un préavis raisonnable sera si possible donné à l'entreprise de transport aérien désigné chaque fois que des propositions de changement des redevances auxquelles il est fait référence dans le présent article seront faites, accompagnées des informations et des données pertinentes à l'appui pour lui permettre d'exprimer et de faire valoir son point de vue avant que les changements ne soient opérés.

Article 10. Transfert de fonds

(1) Sous réserve des lois nationales applicables des Parties contractantes, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante sont habilitées à transférer du territoire de vente vers leur propre territoire les excédents de dépenses sur les recettes réalisés sur le territoire de vente.

Dans ces transferts nets entrent en ligne de compte le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, des services de transport aérien et des services auxiliaires ou supplémentaires au transport aérien ainsi que les intérêts commerciaux normaux perçus sur ces recettes.

(2) La ou les entreprise(s) de transport désignée(s) de chaque Partie contractante reçoivent l'autorisation de procéder à ces transferts sans retard indu au taux de change officiel applicable par la Banque centrale ou toute autre banque agréée pour la conversion de la monnaie locale.

(3) Dans l'éventualité où le mode de paiement entre les Parties contractantes serait régi par un accord spécial, cet accord serait d'application.

Article 11. Application des lois, règlements et formalités

(1) Les lois et formalités nationales ainsi que les règlements nationaux en vigueur sur le territoire d'une Partie contractante quelle qu'elle soit qui régissent l'entrée ou le séjour sur son territoire ou la sortie de son territoire d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs s'appliquent également à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à ce qu'ils le quittent.

(2) Les lois et formalités nationales ainsi que les règlements nationaux en vigueur sur le territoire d'une des Parties contractantes en matière d'immigration, de passeports ou d'autres documents de voyage agréés, d'entrée, de dédouanement, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers ou en leur nom, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, à leur entrée et à leur sortie du territoire de ladite Partie contractante, ainsi que pendant leur séjour sur celui-ci.

(3) Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis, sauf s'il s'agit de mesures de sécurité prises pour contrer la violence et la saisie illégale d'aéronefs, qu'à un contrôle sommaire.

(4) Aucune Partie contractante n'accorde sa préférence à une autre entreprise de transport aérien que celle désignée par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'application de sa réglementation applicable en matière douanière, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires ou quant à l'utilisation des aéroports, des couloirs aériens et des services du trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

(5) Sur demande de l'autre Partie contractante, chaque Partie contractante fournit des copies des lois et procédures pertinentes ainsi que des règlements auxquels il est fait référence dans le présent Accord.

Article 12. Reconnaissance des certificats et licences

(1) Un certificat de navigabilité, un brevet d'aptitude et toute licence délivrée ou validée par une Partie contractante et qui est toujours en vigueur est reconnu valide par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus, à condition que ce certificat ou cette licence ait été délivré ou validé conformément aux normes minimales établies aux termes de la Convention et à la condition supplémentaire que chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins de vols organisés conformément aux droits conférés par les dispositions du paragraphe (2) de l'article 2, le brevet d'aptitude et toute licence accordé à ses propres ressortissants par l'autre État.

(2) Si les privilèges ou conditions d'une licence ou d'un certificat délivré ou validé par une Partie contractante permettent de déroger aux normes établies par la Convention, que cette dérogation ait été déclarée ou non à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut, sans préjudice des droits appartenant à la première Partie contractante, demander à consulter conformément à l'article 17 la première Partie contractante aux fins de s'assurer que la pratique en question est acceptable pour elle.

Article 13. Sûreté de l'aviation

(1) Chaque Partie contractante peut demander des consultations relatives aux normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'applique et n'administre pas de façon satisfaisante des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être déterminées aux termes de la Convention, les conclusions de la première Partie contractante et les mesures qui, selon elle, doivent être prises pour une mise en conformité avec les normes minimales seront notifiées à l'autre Partie contractante. Cette Partie contractante prendra les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable, qui ne saurait en aucun cas être supérieur à quinze (15) jours, l'article 4 sera d'application.

(2) Lorsqu'il est essentiel pour la sûreté de l'exploitation des lignes aériennes que des mesures soient prises immédiatement, une Partie contractante peut se prévaloir de l'article 4 du présent Accord pour agir avant la tenue de consultations.

(3) Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes (1) et (2) du présent article sera abrogée dès que l'autre Partie contractante se sera mise en conformité avec les dispositions du présent article relatives à la sécurité.

Article 14. Sécurité 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) Sous réserve de la législation nationale et sans qu'il soit dérogé au caractère général de leurs droits et obligations au regard du 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 ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971 et tout autre accord multilatéral concernant la sûreté de l'aviation civile liant les deux Parties contractantes.

(3) Les Parties contractantes se prêtent 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 sécurité de l'aviation civile.

(4) Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées en tant qu'annexes à la Convention

relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux deux Parties contractantes.

(5) 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 respectif et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire respectif qu'ils se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation qui s'appliquent aux deux Parties contractantes.

(6) Chaque Partie contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs soient invités à observer les dispositions de sécurité 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 sécurité spéciales soient prises pour protéger l'aviation civile contre une menace particulière.

(7) Si un acte de saisie 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) Chaque Partie contractante prend les mesures qu'elle juge utiles pour s'assurer qu'un aéronef de l'autre Partie contractante faisant l'objet d'un acte de saisie illicite ou de tout autre acte d'ingérence illégale qui se trouve sur son sol y soit maintenu à moins que son départ ne soit nécessité par le devoir impérieux de protéger la vie de son équipage et des passagers. Chaque fois que cela s'avère possible, ces mesures sont prises sur la base de consultations avec l'autre Partie contractante.

(9) Si 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. Le fait de ne pouvoir parvenir à un accord satisfaisant dans les quinze (15) jours à compter de la date d'une requête de ce genre justifie l'application du paragraphe (1) de l'article 4. Si l'urgence le justifie, une Partie contractante peut agir aux termes de l'article 4 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 du présent article.

Article 15. Horaires

(1) Toute entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante doit présenter à l'agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, 30 jours

au plus tard avant la date prévue de début des services sur la route spécifiée, l'horaire des vols qu'elle envisage d'assurer sur les services convenus.

(2) L'entreprise désignée qui souhaite exploiter des vols 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 doit être soumise aux fins d'approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 16. Fourniture de données statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante communiquent sur demande ou font en sorte que leur(s) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) fournisse(nt) si nécessaire aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des relevés statistiques périodiques ou autres, y compris notamment mais non exclusivement des relevés statistiques sur le trafic de leur(s) entreprise(s) de transport aérien entre points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points sur les routes spécifiées.

Article 17. Consultations et amendement de l'Accord

(1) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent se consulter régulièrement afin de s'assurer que les dispositions du présent Accord sont appliquées et respectées dans des limites satisfaisantes.

(2) Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations en vue d'amender l'une ou l'autre clause de l'Accord. À moins que les deux Parties contractantes ne prennent d'autres arrangements, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande faite par l'autre Partie contractante. Ces consultations peuvent avoir lieu lors de réunions ou par correspondance.

(3) Tout amendement apporté à l'Accord ayant été décidé par les Parties contractantes sera effectué par voie d'échange de notes et prendra effet à compter de la date à laquelle les Parties contractantes se seront informé par écrit et par la voie diplomatique de ce que leurs formalités législatives respectives ont été accomplies.

(4) Nonobstant les dispositions du paragraphe (3) ci-dessus, tout amendement de l'Annexe à l'Accord fera l'objet d'un accord écrit entre les autorités aéronautiques et prendra effet 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 régler ce différend par voie de négociation.

(2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre par la négociation, elles peuvent convenir de porter le différend devant une personne indépendante ou un organisme indépendant aux fins de médiation.

- (3) (a) Si un règlement ne peut être obtenu conformément aux paragraphes (1) et (2) ci-dessus, le différend sera, à la demande de l'une ou de l'autre Partie contractante, soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.
- (b) Chaque Partie contractante désigne un arbitre et le troisième arbitre, désigné conjointement par les deux arbitres ainsi désignés, présidera le tribunal.
- (c) Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'un avis de l'autre Partie contractante signifié par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend par ce tribunal et le tiers arbitre, qui sera un ressortissant d'un État tiers, sera désigné dans un délai complémentaire de soixante (60) jours.
- (d) Si l'une des Parties contractantes omet de désigner un arbitre dans les délais spécifiés ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans les délais spécifiés, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être appelé par l'autre Partie contractante à désigner, selon le cas, le ou les arbitres à condition que le Président ne soit pas un ressortissant de l'autre Partie contractante, auquel cas le Vice-Président de ce Conseil pourra être ainsi requis. Dans un cas de ce genre, le ou les arbitres désignés par ledit Président ou Vice-Président selon le cas ne seront pas des ressortissants ou des résidents permanents des États respectifs des Parties contractantes.

(4) Le tribunal détermine les limites de ses compétences conformément au présent Accord et fixe son propre règlement.

(5) Chaque Partie contractante supporte les frais de son propre arbitre. Sous réserve de la sentence finale rendue par le tribunal, les Parties contractantes supportent à parts égales les frais d'arbitrage intermédiaires. Aux fins du présent paragraphe, les frais intermédiaires comprennent les frais du Président du tribunal, ses honoraires et dépenses et l'ensemble des débours encourus par l'Organisation de l'aviation civile internationale en rapport avec la désignation du Président et/ou de l'arbitre de la Partie ayant éventuellement omis de désigner son arbitre comme indiqué au paragraphe (3)(d) de l'Accord.

(6) Les Parties contractantes se conforment à la décision provisoire et à la sentence finale rendues par le tribunal.

(7) Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à la sentence envisagée au paragraphe (6), l'autre Partie contractante peut exercer ses droits conformément à l'article 4 du présent Accord.

(8) Dans l'attente que l'arbitrage ait lieu et que le tribunal ait rendu sa sentence, les Parties contractantes continuent de remplir toutes les obligations qui sont les leurs aux termes du présent Accord.

Article 19. Dénonciation de l'Accord

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

(2) Cette notification est transmise simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et tous les amendements ultérieurs qui y seraient apportés seront soumis à l'Organisation de l'aviation civile internationale aux fins d'enregistrement.

Article 21. Applicabilité des accords multilatéraux et des conventions multilatérales

(1) Les dispositions du présent Accord sont supplétives par rapport aux dispositions de la Convention dans la mesure où elles s'appliquent aux services aériens internationaux.

(2) Le présent Accord sera censé avoir été amendé par les dispositions de n'importe quelle convention internationale ou de n'importe quel accord multilatéral pouvant éventuellement avoir force obligatoire vis-à-vis des deux Parties contractantes.

(3) Les Parties contractantes peuvent se consulter l'une l'autre pour déterminer les conséquences pour l'Accord du remplacement mentionné au paragraphe 2 du présent article et convenir des amendements à apporter à l'Accord qui s'imposent.

Article 22. Entrée en vigueur

L'Accord entrera en vigueur à la date à laquelle chaque Partie contractante aura avisé l'autre par écrit et par la voie diplomatique de ce que les formalités législatives nécessaires à sa mise en application ont été accomplies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs États respectifs, ont signé et scellé le présent Accord en deux exemplaires originaux en langues anglaise et arabe, les deux textes faisant également foi, étant entendu toutefois que, en cas de conflit entre ceux-ci, le texte anglais prévaut.

FAIT en double exemplaire à Tripoli le 9 mars 2005.

Pour le Gouvernement de la République sud-africaine :

Pour la Grande Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste :

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. La ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de la Grande Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste seront habilitées à exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous :

Points dans la Grande Jama-hiriya	Points intermédiaires à spécifier ultérieurement	Points en Afrique du Sud à spécifier ultérieurement	Points au-delà à spécifier ultérieurement
-----------------------------------	--	---	---

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Gouvernement de la République sud-africaine seront habilitées à exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous :

Points en Afrique du Sud	Points intermédiaires à spécifier ultérieurement	Points dans la Grande Jamahiriya à spécifier ultérieurement	Points au-delà à spécifier ultérieurement
--------------------------	--	---	---

Notes :

(1) Tout point sur les routes ci-dessus pourra, au gré de l'entreprise de transport aérien concernée, être omis sur un vol ou sur tous les vols, à condition que le point de départ ou le point d'arrivée de tous les services soit situé sur le territoire du pays qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

(2) À moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en décident autrement, les points intermédiaires et au-delà seront desservis sans les droits de trafic de cinquième liberté.