No. 47710*

South Africa
and
India

Agreement between the Government of the Republic of South Africa and the Government of India for air services between their respective territories (with annex). Pretoria, 5 December 1998

Entry into force: *5 December 1998 by signature, in accordance with article 21*

Authentic texts: *English and Hindi*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *South Africa, 30 August 2010*

No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.

Afrique du Sud
et
Inde

Accord entre le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud et le Gouvernement de l'Inde relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays (avec annexe). Pretoria, 5 décembre 1998

Entrée en vigueur : *5 décembre 1998 par signature, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *anglais et hindi*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Afrique du Sud, 30 août 2010*

* *Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes réproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

BILATERAL AIR TRANSPORT

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

AND

THE GOVERNMENT OF

INDIA

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA AND THE GOVERNMENT OF INDIA FOR AIR SERVICES BETWEEN THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Republic of South Africa and the Government of India, (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

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

***DESIRING** to contribute to the progress of international civil aviation; and*

***DESIRING**, further to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories;*

***HAVE** agreed as follows -*

ARTICLE 1
DEFINITIONS

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

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of South Africa, the Minister responsible for Civil Aviation and in the case of India, the Director-General of Civil Aviation, or in either case any person or body authorised to perform any functions exercised by the said authorities;

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

(c) the term "Agreement" means this Agreement and its Annex and any amendments to the Agreement or to the Annex;

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

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

(f) the term "cargo" includes mail;

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

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

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

(h) the term "designated airlines" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

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

(j) the terms "substantial ownership" and "effective control" means that in any case where the designated airlines operates its services under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country or the Government or nationals of any other country, the Contracting Party designating the airline or its nationals shall not be deemed to have substantial ownership and effective control of the designated airlines, unless the Contracting Party or its nationals have -

(i) majority share holding in the designated airline;

(ii) effective control in the management of the designated airlines; and

(iii) effective control over the deployment of the fleet and equipment used in the operations of the services;

(k) the term "tariff" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices

apply, including prices and conditions for agency but excluding remuneration and conditions for carriage of mail, and

(l) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS

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

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

   (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

   (b) to make stops in that territory for non-traffic purposes; and

   (c) while operating an agreed service on a specified route, the airlines designated by each Contracting Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement, international traffic in passengers and cargo.

3. Nothing in sub-article 2 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of

the other Contracting Party, passengers and cargo destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

4. If because of any circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on their normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary re-arrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 3
DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party up to two airlines, to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any designation of an airline.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of sub-articles 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airlines designated the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in sub-article 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party

is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. The airlines so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of this Article and those of Articles 9 and 10 have been complied with.

ARTICLE 4
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

Each Contracting Party reserves to itself the right to revoke or suspend the operating authorization or impose such appropriate conditions as it may deem necessary in the case of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former Party, or in case, in the judgement of the former Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. This shall also apply if the provisions of sub-article 4 of Article 3 are not complied with. Such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties in accordance with Article 15 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringement of laws. regulations or provisions of this Agreement.

ARTICLE 5
APPLICATION OF LAWS, REGULATIONS AND PROCEDURES

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

complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entry into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of the aircraft, passengers, crew and cargo shall apply to the aircraft as well as to the passengers, crew and cargo carried by the aircraft, of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory. Such laws and regulations shall be applied equally by each Contracting Party to the passengers, crew, cargo and aircraft of all countries without distinction as to nationality of the airline.

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

ARTICLE 6
CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for use 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, inspection fees and duties or taxes provided such equipment, supplies and stores remain on board

the aircraft until they are re-exported, or are used or consumed by such aircraft on flights over the territory of the other Contracting Party.

2. The following shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes -

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

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

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

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

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

ARTICLE 7
PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATION OF AGREED SERVICES

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

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

3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the travelling public between the territories of the Contracting Parties.

4. Based upon the principles enshrined in the preceding sub-articles, the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

5. Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airlines of either Contracting Party shall be based

primarily on the increased requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties and shall be subject to agreement between the two aeronautical authorities. Pending such agreement or settlement, the capacity, and frequency entitlements already in force shall prevail.

ARTICLE 8
COMMERCIAL ACTIVITIES

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

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

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

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

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

ARTICLE 9
TARIFFS

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

2. The tariffs referred to in sub-article 1 of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties and such agreement shall, wherever possible, be reached using the procedures of the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with sub-article 3 of this Article, those tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in sub-article 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with sub-article 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with sub-article 4 the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of sub-article 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to establish the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under sub-article 3 of this Article, or on the establishment of any tariff under sub-article 5, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

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

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not advertise or offer to public directly, tariffs different from those which have been established in conformity with the provisions of this Article.

ARTICLE 10
PROVISION OF OPERATING INFORMATION

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airlines to file with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, for their consideration and approval, at least sixty (60) days prior to the inauguration of the agreed services, information relating to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight schedules and any other information as may be

required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of the Agreement are being duly adhered to. Similar information shall also be supplied at least thirty (30) days in advance as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

ARTICLE 11
PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airlines to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Contracting Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month.

ARTICLE 12
TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in any convertible currency, and subject to, and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory in which the revenue accrued.

2. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

3. In case special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the two Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under sub-article 1 of this Article.

ARTICLE 13
AIRPORT, SERVICES AND FACILITY CHARGES

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

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

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

ARTICLE 14
AVIATION SECURITY

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 15
CONSULTATIONS

Either aeronautical authority may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

ARTICLE 16
SETTLEMENT OF DISPUTES

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

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

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the apportionment of the interim and final costs of the arbitration.

4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under sub-articles 2 and 3 of this Article.

ARTICLE 17
AMENDMENT OF AGREEMENT

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussions or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request.

2. Any amendment of this Agreement shall be effected through an Exchange of Notes between the Contracting Parties through the Diplomatic Channel and the date of entry into force of such amendment shall be the date of receipt of Reply Note.

3. Notwithstanding the provisions in sub-article (2) above, the Annex to this Agreement may be amended through consultation or correspondence between the aeronautical authorities and such amendment shall take effect on the date determined by them.

ARTICLE 18
APPLICABILITY OF MULTILATERAL AIR CONVENTIONS

1. To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the

Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention, which shall have come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of this agreement.

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

ARTICLE 19
TERMINATION OF AGREEMENT

1. Either Contracting Party may at any time, from the entry into force of this Agreement, give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation (ICAO). The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.

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

ARTICLE 20
REGISTRATION OF AGREEMENT AND AMENDMENTS

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

ARTICLE 21
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the day of its signature.

DONE at PRETORIA on this fifth day of December 1998.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the English and Hindi languages. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

FOR THE GOVERNMENT OF INDIA

ANNEX

SECTION 1

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINES OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

POINTS OF ORIGIN	INTERMEDIATE POINTS (without traffic rights)	POINTS OF DESTINATION	POINTS BEYOND (without traffic rights)
Points in South Africa	To be specified at a later date	Bombay Trivandrum	To be specified at a later date

SECTION 2

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINES OF INDIA

POINTS OF ORIGIN	INTERMEDIATE POINTS (without traffic rights)	POINTS OF DESTINATION	POINTS BEYOND (without traffic rights)
Points in India	To be specified at a later date	Johannesburg Durban	To be specified at a later date

NOTES:

1. The routes may be operated in either direction.

2. The designated airlines of both Contracting Parties may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the Contracting Parties.

3. The designated airlines of either Contracting Party may serve both the points in the territory of the other Contracting Party individually or in combination on the same flight.

[HINDI TEXT – TEXTE HINDI]

भारत सरकार और दक्षिण अफ्रीका गणराज्य सरकार के बीच अपने-अपने भू-भागों में हवाई सेवाओं के लिए करार

भारत सरकार और दक्षिण अफ्रीका गणराज्य सरकार (जिन्हें इससे आगे संविदाकारी पक्ष कहा गया है),

जो, 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अंतरराष्ट्रीय सिविल विमानन अभिसमय के हस्ताक्षरकर्ता हैं,

जो, हवाई परिवहन के महत्व को दोनों देशों के बीच मित्रता, समझ-बूझ और सहयोग उत्पन्न करने और प्रदर्शित करने के माध्यम के रूप में स्वीकार करते हैं,

जो, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन की प्रगति में सहभागी बनने के इच्छुक हैं,

जो, अपने-अपने भू-भागों के बीच हवाई सेवाएं संस्थापित करने के उद्देश्य से एक करार को अंतिम रूप देना चाहते हैं, निम्नानुसार सहमत हुए हैं:-

अनुच्छेद-1
परिभाषा

(क) इस करार के प्रयोजन के लिए जब तक कि प्रसंग से अन्यथा अपेक्षित न हो "वैमानिकी प्राधिकारी" पद का आशय भारत सरकार के संबंध में महानिदेशक, नागर विमानन और दक्षिण अफ्रीका के मामले में नागर विमानन के लिए उत्तरदायी मंत्री या दोनों में से किसी के भी संबंध में ऐसे व्यक्ति या संस्था से है जिसे इस समय उक्त प्राधिकारियों द्वारा किए जा रहे कार्यों को करने के लिए प्राधिकृत किया गया है।

(ख) "सम्मत सेवाएं" पद का आशय सम्मत क्षमता की हकदारी के अनुसार, इस करार के अनुबंध में विनिर्दिष्ट मार्गों पर यात्रियों और कार्गो के वहन के लिए

अनुसूचित विमान सेवाओं से है और "विनिर्दिष्ट मार्ग" का आशय इस करार के अनुबंध में दिए गए मार्गों से है।

(ग) "करार" से आशय इस करार और इसके अनुबंध तथा इस करार अथवा इसके अनुबंध में किए गए किसी भी संशोधन से है।

(घ) "विमान सेवा", "अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा", "विमानकंपनी" और "गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रुकना" पदों का आशय वही है जो कि उन्हें क्रमशः अभिसमय के अनुच्छेद 96 में दिया गया है।

(ङ) "उड़ान गत उपकरण" पद का आशय परिवर्तनीय स्वरूप के भण्डार और कल-पुर्जों के अलावा प्राथमिक उपचार और जीवन-रक्षक उपकरणों सहित, अन्य ऐसी वस्तुओं से है जिनका उपयोग उड़ान के दौरान विमान में किया जाता है।

(च) "कार्गो" पद में डाक शामिल है।

(छ) "अभिसमय" पद का आशय उस अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है जो शिकागो में 7 दिसम्बर, 1944 को हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किया गया था और जिसमें :-

(1) उक्त अभिसमय के अनुच्छेद-90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई अनुबंध अथवा इसमें किया गया कोई भी संशोधन जहां तक ये अनुबंध और संशोधन किसी भी निश्चित समय पर दोनों संविदाकारी पक्षों पर लागू हों, और

(2) कोई भी संशोधन जो इस अभिसमय के अनुच्छेद-94 के अंतर्गत लागू किया गया हो और दोनों संविदाकारी पक्षों द्वारा स्वीकृत किया गया हो, शामिल होंगे।

(ज) "नामित विमानकंपनी" पद का आशय ऐसी विमानकंपनी अथवा विमानकंपनियों से है जिन्हें इस करार के अनुच्छेद-3 (नामित और प्राधिकृत किया जाना) के

अनुसार नामित और प्राधिकृत किया गया हो।

(झ) "फालतू कल-पुर्जों" पद का आशय इंजिनों सहित उन मदों से है जो विमान की मरम्मत अथवा प्रतिस्थापन के लिए अपेक्षित है।

(ञ) "वास्तविक स्वामित्व" और "प्रभावी नियंत्रण" पदों का आशय है कि यदि कोई नामित विमानकंपनी किसी दूसरे देश की विमानकंपनी अथवा सरकार अथवा किसी दूसरे देश के राष्ट्रिकों के साथ करार करके इस करार के अधीन सेवाएं प्रचालित करती है तो विमानकंपनी अथवा अपने राष्ट्रिकों को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष का नामित विमानकंपनी पर वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण तब तक नहीं माना जाएगा जब तक कि संविदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रिकों के पास :-

(1) नामित विमानकंपनी में अधिकांश शेयर धारिता न हो,
(2) नामित विमानकंपनी के प्रबंध में कारगर नियंत्रण न हो, और
(3) विमान बेड़े के नियोजन और सेवाओं के प्रचालन में प्रयुक्त उपस्करों पर कारगर नियंत्रण न हो।

(ट) "टैरिफ" पद का आशय उन लागतों से है जो यात्रियों और कार्गो के वहन के लिए अदा किए गए हों और उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये कीमतें लागू होती हैं, इनमें एजेंसी की लागतें, और शर्तें भी शामिल हैं लेकिन इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और शर्तें शामिल नहीं होंगी, और

(ठ) "भू-भाग" पद का आशय किसी भी राष्ट्र के मामले में वही है जो उसे अभिसमय के अनुच्छेद-2 में दिया गया है।

अनुच्छेद-2
यातायात अधिकार प्रदान करना

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को, इस करार की मार्ग अनुसूची में

विनिर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से करार में निर्दिष्ट अधिकार मंजूर करता है।

2. इस करार के उपबंधों के अधीन, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे :-

(क) बिना उतरे हुए दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग से होकर उड़ना,

(ख) यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में रुकना,

(ग) विनिर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन के समय, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी को अंतरराष्ट्रीय यातायात में यात्री, कार्गो और डाक, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में इस करार के अनुबंध में उस मार्ग के लिए विनिर्दिष्ट स्थानों पर उतारने और चढ़ाने का भी अधिकार प्राप्त होगा।

3. इस अनुच्छेद के उप-अनुच्छेद-2 में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि किसी भी एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग के किसी स्थान से उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के किसी स्थान को यात्री, कार्गो या डाक विमान में ले जाने का अधिकार मिल गया है।

4. किन्हीं परिस्थितियों में, यदि एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी अपने सामान्य मार्गों पर प्रचालन न कर पाए तो दूसरा संविदाकारी पक्ष ऐसे मार्गों पर, अस्थायी तौर पर उचित प्रबन्ध करके, ऐसी सेवाओं को जारी रखने के लिए सुविधाएं देने हेतु सभी सम्भव प्रयास करेगा, जिन पर दोनों संविदाकारी पक्षों ने आपसी सहमति दी है।

अनुच्छेद-3
विमानकंपनी नामित और प्राधिकृत करना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को विनिर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन के लिये दूसरे संविदाकारी पक्ष की दो विमानकंपनियों को लिखित रूप में नामित करने और किसी भी

विमानकंपनी का नामांकन, लिखित रूप में रद्द करने का अधिकार होगा।

2. ऐसा नामांकन प्राप्त हो जाने के बाद, दूसरा संविदाकारी पक्ष, इस अनुच्छेद के उप-अनुच्छेद (3) और (4) के उपबंधों के अधीन, बिना विलंब के नामित विमानकंपनी को उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार मंजूर करेगा।

3. एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी से अपेक्षा कर सकते हैं कि वह उनका समाधान करे कि वह उन कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य है जो सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप लागू होते हैं/

4. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को इस अनुच्छेद के उप-अनुच्छेद (2) में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार मंजूर करने से अस्वीकार करने या किसी भी नामित एयरलाइन द्वारा अनुच्छेद-2 में निर्दिष्ट उन अधिकारों के प्रयोग पर प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जहां उसका समाधान न हो कि नामित विमानकंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उस विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रिकों में निहित नहीं है।

5. इस प्रकार नामित और प्राधिकृत विमानकंपनी किसी भी समय सम्मत सेवाओं का प्रचालन आरंभ कर सकती है बशर्ते कि अनुच्छेद-9 और 10 के उपबंधों का अनुपालन कर लिया गया हो ।

अनुच्छेद-4
प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंहृत करना अथवा रोक देना

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंहृत करने अथवा इसके प्रयोग को रोक देने का स्वयं को अधिकार होगा अथवा ऐसे प्राधिकार के प्रयोग पर ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जो वह उचित समझे यदि विमानकंपनी उस संविदाकारी पक्ष के कानूनों तथा विनियमों का अनुपालन करने में असमर्थ रहती है, अथवा उसके पहले संविदाकारी पक्ष के विचार से वह उन शर्तों को पूरा करने में

असमर्थ है जिसके तहत इस करार के अधीन उसे अधिकार दिए गए थे। यदि अनुच्छेद-3 के उप-अनुच्छेद (4) में दिए गए उपबंधों का पालन नहीं किया जाता तो भी यह लागू होगा। ऐसी कार्रवाई, इस करार के अनुच्छेद 15 के अनुसार दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच आपसी परामर्श के बाद ही की जाएगी बशर्ते कि प्रचालनों का तत्काल निलंबन अथवा शर्तों का लगाया जाना, कानूनों और विनियमों अथवा इस करार के उपबंधों के आगे और उल्लंघन को रोकने के लिए आवश्यक न हो।

अनुच्छेद-5
विधियों, विनियमों और प्रक्रियाओं का अनुप्रयोग

1. किसी भी संविदाकारी पक्ष के अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में लगे विमान, उसके भू-भाग में प्रवेश या प्रस्थान करने, अथवा ऐसे विमान के प्रचालन और दिक्चालन से संबंधित विधियों, विनियमों और प्रक्रियाओं का दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के विमान द्वारा उसके भू-भाग में प्रवेश करने और वहां से प्रस्थान करने तक पालन किया जाता रहेगा।

2. किसी भी संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में विमान, यात्रियों, कर्मीदल और कार्गो के प्रवेश करने, ठहरने और वहां से प्रस्थान करने से संबंधी विधियों और विनियम, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के विमान और उसके द्वारा वाहित यात्रियों, कर्मीदल और कार्गो पर उस समय तक लागू रहेंगे जब तक वे उस भू-भाग में रहें। ऐसी विधियां और विनियम प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा, एयरलाइन की राष्ट्रीयता का भेद-भाव किये बिना, सभी देशों के यात्रियों, कर्मीदल, कार्गो और विमान पर समान रूप से लागू होंगे।

3. किसी भी संविदाकारी पक्ष के भू-भाग के पार सीधे पारगमन में यात्री सामान और कार्गो, जो कि इस प्रयोजन के लिये आरक्षित हवाई अड्डे के एरिया को छोड़ रहा हो, हिंसा और हवाई डकैती के विरुद्ध किये जाने वाले सुरक्षा उपायों के सिवाय, बहुत ही साधारण नियंत्रण के अधीन रहेगा।

अनुच्छेद-6
सीमा-शुल्क और अन्य प्रभार

1. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा सम्मत सेवाओं पर प्रचालित विमान तथा उनके सामान्य उपस्कर, ईंधन, स्नेहक तेल (हाइड्रॉलिक द्रव्य सहित) तथा स्नेहकों की सप्लाई, उपभोग-योग्य तकनीकी सप्लाईज, अतिरिक्त पुर्जे (इंजिनों सहित) विमान भंडार (खाद्य, पेय, मदिरा, तम्बाकू और अन्य वस्तुएं जिनका उपयोग उड़ान के दौरान सीमित मात्रा में यात्रियों द्वारा किया जाना है तथा अन्य ऐसी मदें जिनका उपयोग मात्र विमानन प्रचालन या सर्विसिंग के संबंध में किया जाएगा जो उड़ान के दौरान ऐसे विमान में, रखी हुई हों, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करने पर, सीमा-शुल्क, निरीक्षण फीस और शुल्कों या करों से मुक्त रहेंगी बशर्ते कि ऐसे उपकरण, आपूर्तियां और भंडार उस समय तक विमान में रहें जब तक उन्हें पुनः निर्यात नहीं कर दिया जाता अथवा अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र से होकर उड़ानें भरने वाले इस प्रकार के विमानों द्वारा प्रयोग नहीं कर लिया जाता अथवा इस्तेमाल नहीं कर लिया जाता।

2. निम्नलिखित सीमा-शुल्क, निरीक्षण फीस और अन्य शुल्कों या करों से मुक्त रहेंगे:-

(क) एक संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में विमान में ले जाया गया भंडार जिसका उपयोग दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित एयरलाइन द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवा में प्रचालित विमान में किया जाना हो,

(ख) एक संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में आयातित अतिरिक्त पुर्जे (इंजिनों सहित) और सामान्य उड़ानगत उपकरण जिनका उपयोग सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने वाले विमान के रख-रखाव और मरम्मत पर किया जाना है।

(ग) ईंधन, लुब्रिकेटिंग ऑयल (हाइड्रॉलिक द्रव्य सहित) और स्नेहक जो सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने वाले विमान की आपूर्ति हेतु एक संविदाकारी पक्ष की नामित एयरलाइन के लिये निर्दिष्ट हो, चाहे इन आपूर्तियों का उपयोग दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग के ऊपर की गई यात्रा के उस भाग में किया गया हो जहां इसे विमान में लिया गया है।

3. उप-अनुच्छेद-1 में उल्लिखित सामान्य उड़ानगत उपकरण तथा अतिरिक्त पुर्जे (इंजिनों सहित) विमान भंडार, ईंधन, लुब्रिकेटिंग ऑयल (हाइड्रॉलिक द्रव्य सहित) तथा स्नेहक और अन्य मदें, जो एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा प्रचालित विमान में रखी गई हों, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, उस भू-भाग के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के अनुमोदन से ही उतारी जा सकेंगी। ऐसे मामले में इन्हें उस समय तक सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण में रखा जाएगा जब तक इनका पुनः निर्यात नहीं किया जाता या अन्यथा उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के सीमा-शुल्क नियमों, विधियों और प्रक्रियाओं के अनुसार उसका निपटान नहीं कर दिया जाता।

4. इस अनुच्छेद द्वारा प्रदत्त छूट, उन स्थितियों में भी उपलब्ध होगी जहां किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनियों ने उप अनुच्छेद-1 और 2 में निर्दिष्ट मदों को दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, उधार या हस्तांतरण पर लेने हेतु दूसरी विमानकंपनी या विमानकंपनियों के साथ प्रबंध कर लिया हो बशर्ते कि ऐसी अन्य एयरलाइन या एयरलाइनों को दूसरे संविदाकारी पक्ष से ऐसी ही छूट मिली हुई हो।

अनुच्छेद-7
सम्मत सेवाओं के प्रचालन को शासित करने वाले सिद्धांत

1. दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों को अपने-अपने भू-भागों के बीच निर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन के लिये उचित और समान अवसर उपलब्ध होंगे।

2. सम्मत सेवाओं का प्रचालन करते हुए, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के हितों को ध्यान में रखेगी ताकि उस दूसरी एयरलाइन द्वारा उसी मार्ग पर उपलब्ध कराई जा रही सेवाओं पर अनुचित प्रभाव न पड़े।

3. नामित विमानकंपनियों द्वारा सम्मत सेवाओं पर उपलब्ध कराई जा रही क्षमता का संविदाकारी पक्षों के बीच यात्रा करने वाली जनता की हवाई परिवहन संबंधी अनुमानित आवश्यकताओं के साथ निकट संबंध होगा।

4. पूर्व उप-अनुच्छेदों में निहित सिद्धांतों के आधार पर, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता और प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति के संबंध में दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सहमति होगी।

5. किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता और/या प्रचालित की जाने वाली आवृत्ति में कोई भी वृद्धि मुख्य रूप से दोनों संविदाकारी पक्षों के भू-भागों के बीच यातायात की बढ़ती हुई आवश्यकताओं पर आधारित होगी और दोनों वैमानिकी प्राधिकारियों की सहमति के अधीन होगी। ऐसी सहमति या समझौता होने तक पहले से लागू क्षमता और आवृत्ति की हकदारी मान्य रहेगी।

अनुच्छेद-8
वाणिज्यिक कार्यकलाप

1. दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों को, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, हवाई परिवहन और हवाई टिकटों की बिक्री के संवर्धन तथा हवाई परिवहन की व्यवस्था के लिये अपेक्षित अन्य सुविधाओं के लिये कार्यालय स्थापित करने की अनुमति होगी।

2. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में ऐसा प्रबंधकीय, वाणिज्यिक, प्रचालनात्मक और तकनीकी स्टाफ लाने और उसका रख-रखाव करने की अनुमति होगी जो कि वह हवाई परिवहन की व्यवस्था के लिये आवश्यक समझे।

3. स्टाफ की ऐसी आवश्यकताओं के संबंध में संतुष्टि, नामित विमानकंपनी के विकल्प पर, उसके अपने कर्मचारियों द्वारा की जा सकती है अथवा दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रचालन कर रहे किसी अन्य संगठन, कंपनी या एयरलाइन की सेवाओं का उपयोग करके की जा सकती है जिसे उस संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में ऐसी सेवाओं के निष्पादन के लिये प्राधिकृत किया गया हो।

4. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को, उसके भू-भाग में सीधे और, एयरलाइन के विवेक पर, उसके एजेंटों के माध्यम से, हवाई परिवहन की

बिक्री करने का अधिकार प्रदान करता है। प्रत्येक नामित विमानकंपनी को ऐसे परिवहन की बिक्री करने का अधिकार होगा और कोई भी व्यक्ति किसी भी मुद्रा में, ऐसे परिवहन की खरीद करने के लिए स्वतंत्र होगा।

5. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंनी को, अपने विवेक पर, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, स्थानीय खर्चे के लिये भुगतान स्थानीय मुद्रा में करने अथवा यदि यह स्थानीय मुद्रा विनियमों के अनुरूप हो, किसी भी स्वतंत्र परिवर्तनीय मुद्रा में करने का अधिकार होगा।

अनुच्छेद-9
टैरिफ

1. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग से अथवा उसके भू-भाग के वहन के लिये वसूल किये जाने वाला टैरिफ उचित स्तरों पर निर्धारित किया जाएगा जिसमें प्रचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य विमानकंपनियों के टैरिफ्में सहित सभी संगत पहलुओं पर ध्यान दिया जाएगा।

2. इस अनुच्छेद के उप-अनुच्छेद-1 में उल्लिखित टैरिफ पर, यदि संभव हो, दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों के बीच सहमति होगी और ऐसा करार, जहां भी संभव हो, अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन संघ की पद्धतियों का प्रयोग करते हुए किया जाएगा।

3. इस प्रकार से सम्मत टैरिफ लागू करने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम साठ (60) दिन पहले संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के पास अनुमोदन के लिये भेजे जाएंगे। विशेष मामलों में, यदि उक्त प्राधिकारी सहमत हों तो यह अवधि घटाई जा सकती है।

4. यह अनुमोदन शीघ्र दिया जा सकता है। यदि इस अनुच्छेद के उप-अनुच्छेद 3 के अनुसार, प्रस्तुत करने की तारीख से तीस (30) दिन की अवधि के भीतर कोई भी वैमानिकी प्राधिकारी अपनी असहमति प्रकट न करे तो ये टैरिफ अनुमोदित समझे जाएंगे। जैसा कि उप-अनुच्छेद 3 में उपबंधित है, यदि टैरिफ प्रस्तुत करने की अवधि कम की जाती है तो वैमानिकी प्राधिकारी इस बात पर सहमत हो सकते हैं कि वह अवधि जिसके अंतर्गत कोई भी अस्वीकृति

अधिसूचित की जानी है, तीस (30) दिन से कम होगी।

5. यदि इस अनुच्छेद के उप-अनुच्छेद-2 के अनुसार इस टैरिफ पर सहमति नहीं होती है, या उप-अनुच्छेद-4 के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को उप-अनुच्छेद-2 के प्रावधानों के अनुसार सहमत टैरिफ की अस्वीकृति का नोटिस देता है तो दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारित करने का प्रयास करेंगे ।

6. यदि वैमानिकी प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के उप-अनुच्छेद-3 के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए टैरिफ के अनुमोदन अथवा उप-अनुच्छेद-5 के अंतर्गत टैरिफ के निर्धारण पर सहमत न हो सकें तो इस करार के अनुच्छेद-16 के उपबंधों के अनुसार इस मामले का निपटान किया जाएगा ।

7. जब तक नए टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता, तब तक इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टैरिफ लागू रहेगा । तथापि, इस उप-अनुच्छेद के आधार पर टैरिफ को उस तारीख के बारह (12) महीनों से अधिक के लिए नहीं बढ़ाया जा सकता जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो जाता ।

8. दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियां, इस अनुच्छेद के प्रावधानों के अनुरूप स्थापित टैरिफ से भिन्न टैरिफों को विज्ञापित नहीं करेंगे और न सीधे ही जनता को इसकी पेशकश करेंगे ।

अनुच्छेद- 10
प्रचालन सूचना की व्यवस्था

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमानकंपनी से अपेक्षा करेंगे कि वह दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को सम्मत सेवाओं के शुरू होने से कम से कम साठ (60) दिन पहले सेवा की किस्म और इसी आवृत्ति, प्रयोग में लाये जाने वाले

विमानों के प्रकार और उड़ान अनुसूचियों के बारे में सूचना तथा ऐसी अन्य सूचना प्रस्तुत करेगी जो कि दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को संतुष्ट करने के लिये अपेक्षित हो कि करार की अपेक्षाओं का विधिवत ढंग से पालन किया जा रहा है। सम्मत सेवाओं के प्रचालन के बारे में जब भी कोई परिवर्तन किये जाने हों तो कम से कम तीस(30) दिन पहले ऐसी ही सूचना प्रस्तुत की जाएगी।

अनुच्छेद-11
आंकड़ों की व्यवस्था

दोनों में से प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमानकंपनी से अपेक्षा करेंगे कि वह दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग को या वहां से अथवा उस भाग से होकर प्रत्येक मास के दौरान सम्मत सेवाओं पर वहन किये गये यात्रियों से संबंधित आंकड़े जिसमें प्रारंभिक और गंतव्य स्थान तथा यात्रियों के विमान में सवार होने और उतरने के स्थानों को दिखाया गया हो प्रस्तुत करेगी । ऐसे आंकड़े यथासंभव प्रत्येक मास के अंत में प्रस्तुत किये जायेंगे।

अनुच्छेद-12
अर्जित राजस्व का अंतरण

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को पहले संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में अर्जित राजस्व में से व्यय के बाद बचत राशि अपने मुख्यालय को अंतरित करने का अधिकार प्रदान करेगा। तथापि, इस प्रकार की राशि का प्रेषण किसी परिवर्तित मुद्रा में किया जाएगा और यह उस संविदाकारी पक्ष के विदेशी मुद्रा विनियमों के अधीन और उसके अनुसार होगा जहां यह राजस्व अर्जित किया गया हो।

2. इस प्रकार का अंतरण मुद्रा भुगतान के लिए सरकारी विनिमय दर के आधार पर किया जाएगा अथवा जहां सरकारी विनिमय दर लागू न हों,वहां मुद्रा भुगतान के लिए प्रचलित विदेशी विनिमय की मार्केट दर से किया जाएगा।

3. ऐसे मामलों में जहां दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के समझौतों के लिए

विशेष व्यवस्था है, ऐसी व्यवस्था के उपबंधों को, इस अनुच्छेद के उप-अनुच्छेद-1 के अंतर्गत निधियों के अंतरण पर लागू किया जाएगा।

अनुच्छेद-13
हवाई अड्डा सेवाएं और सुविधा प्रभार

1. दूसरे संविदाकारी पक्ष की जिम्मेवार वसूलकर्ता निकायों द्वारा, किसी एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी से हवाई अड्डे, हवाई मार्गों और अन्य नागर विमानन से संबंधित सुविधाओं और सेवाओं के उपयोग के लिये वसूल किये जाने वाला शुल्क, ऐसे संविदाकारी पक्ष द्वारा अंतरराष्ट्रीय प्रचालन में लगी अपनी नामित विमानकंपनियों से इसी प्रकार के विमान और संबद्ध सुविधाओं एवं सेवाओं के प्रयोग के लिये, लिये जाने वाले शुल्क से अधिक नहीं होगा।

2. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष जिम्मेदार वसूली-कर्ता निकायों और सुविधाओं तथा सेवाओं का उपयोग करने वाली नामित विमानकंपनियों के बीच परमर्श को बढ़ावा देगा। जहां व्यावहारिक हो, ऐसा परामर्श उपयुक्त प्रतिनिधि एयरलाइन संगठन के माध्यम से किया जाएगा। जब भी संभव हो, इस अनुच्छेद में उल्लिखित प्रभारों में किसी भी परिवर्तन के लिये नामित विमानकंपनियों को, संगत समर्थकारी सूचना और डाटा सहित समुचित पूर्व नोटिस दिया जाएगा ताकि परिवर्तन करने से पूर्व वे अपने विचार व्यक्त कर सकें।

3. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष सीमा-शुल्क, आप्रवासन, संगरोध तथा ऐसे ही विनियमों को लागू करने और अपने नियंत्रणाधीन हवाई अड्डों, हवाई मार्गों, हवाई यातायात सेवाओं और अन्य संबद्ध सुविधाओं का उपयोग करने के संबंध में अपनी या किसी अन्य एयरलाइन को, ऐसी ही अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में लगी दूसरे संविदाकारी पक्ष की एयरलाइन की तुलना में अधिमान्यता नहीं देगा और न ही किसी जिम्मेदार वसूलकर्ता निकाय को ऐसी अधिमान्यता देने की अनुमति देगा।

अनुच्छेद-14
विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत, अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, संविदाकारी

पक्ष इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के खिलाफ नागर विमानन की सुरक्षा को बनाए रखने संबंधी उनका एक दूसरे के प्रति दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है।

2. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों की व्यापकता को सीमित किए बिना, संविदाकारी पक्ष विशेषकर विमान में किए जाने वाले अपराधों और कतिपय अन्य कृत्यों से संबंधित 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अभिसमय, विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण के संबंध में 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए और नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध गैर-कानूनी कृत्यों के निवारण के संबंध में 23 सितम्बर, 1971 को मॉट्रियल में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अभिसमय के उपबंधों और नागर विमानन सुरक्षा को शासित करने वाले ऐसे अन्य बहुपक्षीय करार के उपबंधों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे जो दोनों संविदाकारी पक्षों पर बाध्यकारी हों।

3. अनुरोध किए जाने पर संविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों का अभिग्रहण किए जाने की कार्रवाईयों और ऐसे विमानों, उनके यात्रियों, कर्मीदल हवाई अड्डों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं के विरुद्ध गैर-कानूनी कृत्यों तथा नागर विमानन की सुरक्षा के लिए किसी भी अन्य खतरे से बचाव के लिए एक दूसरे को सभी संभव सहायता प्रदान करेंगे।

4. संविदाकारी पक्ष अपने परस्पर संबंधों में, उस सीमा तक अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंधों के रूप में निर्दिष्ट नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे जहां तक वे सुरक्षा उपबंध संविदाकारी पक्षों पर लागू होते हैं।

5. इसके अलावा, संविदाकारी पक्ष पंजीकृत विमानों के प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों, जिनके व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थायी निवास उनके भू-भाग में है तथा अपने भू-भाग में, हवाई अड्डों के प्रचालकों से, यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें। तदनुसार, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को उसके राष्ट्रीय विनियमों और परिपाटियों और उपर्युक्त उप-अनुच्छेद 4 में उल्लिखित अनुबंध में निहित विमानन सुरक्षा मानकों के बीच किसी भी मतभेद के संबंध में सलाह देगा। इस प्रकार के किसी मतभेद के संबंध में किसी भी चर्चा के लिए एक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष

को तुरन्त परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है।

6. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष इस बात पर सहमत हैं कि विमान के इस प्रकार के प्रचालकों को, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश के लिए, वहां से प्रस्थान के लिये अथवा उसके अंदर उस दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा अपेक्षित उपर्युक्त उप-अनुच्छेद-4 में उल्लिखित सुरक्षा उपबंधों का अनुपालन करना पड़ सकता है। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को यह सुनिश्चित करना होगा कि विमान की सुरक्षा और विमान पर सवार होते समय अथवा लदान के दौरान यात्रियों, कर्मीदल, सामान, माल और विमान भंडार के सुरक्षा नियंत्रण के लिए उसके भू-भाग के अंदर प्रभावी और पर्याप्त उपाय लागू किये जाते हैं। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष नागर विमानन की किसी विशेष धमकी से निपटने के लिए अपने भू-भाग में विशेष सुरक्षा उपाय करने के बारे में दूसरे संविदाकारी पक्ष से प्राप्त किसी अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा।

7. यदि किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी ढंग से अभिग्रहण किये जाने की घटना की धमकी दिये जाने की कोई घटना घटती है अथवा इस प्रकार के विमान, उसके यात्रियों और कर्मीदल, हवाई अड्डों अथवा विमान दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई कृत्य किये जाते हैं तो संविदाकारी पक्ष इस प्रकार की घटना अथवा धमकी से शीघ्र निपटने के लिए संचार माध्यमों और अन्य उपायों के द्वारा ऐसी घटना या धमकी को यथा संभव तेजी से कम से कम जोखिम के साथ निपटने के लिए एक दूसरे की सहायता करेंगे।

अनुच्छेद-15
परामर्श

1. दोनों में से कोई भी वैमानिकी प्राधिकारी किसी भी समय इस करार के कार्यान्वयन, निवर्चन, प्रवर्तन या संशोधन के संबंध में परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है।

अनुच्छेद-16
विवादों का निपटान

1. यदि वर्तमान करार के निर्वचन और प्रवर्तन के संबंध में संविदाकारी पक्षों के बीच कोई

विवाद पैदा होता है तो संविदाकारी पक्ष सबसे पहले इसे बातचीत द्वारा हल करने का प्रयास करेंगे।

2. यदि संविदाकारी पक्ष बातचीत द्वारा इसका समाधान करने में असफल रहते हैं तो वे विवाद को निर्णय के लिये किसी व्यक्ति या संस्था को भेजने के लिये सहमत हो सकते हैं। यदि वे इस पर सहमत नहीं होते तो विवाद किसी भी संविदाकारी पक्ष के अनुरोध पर, तीन मध्यस्थों के एक न्यायाधिकरण को निर्णय के लिये सौंपा जाएगा। इन मध्यस्थों में से एक-एक दोनों संविदाकारी पक्षों द्वारा नामित किये जाएंगे और तीसरे की नियुक्ति दोनों मध्यस्थों द्वारा की जाएगी। तीसरा मध्यस्थ इस न्यायाधिकरण के प्रेजीडेंट के रूप मे कार्य करेगा। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, किसी भी संविदाकारी पक्ष से राजनयिक माध्यम से विवाद की मध्यस्थता के लिये नोटिस प्राप्त होने की तारीख से साठ (60) दिन की अवधि के भीतर एक मध्यस्थ को नामित करेगा और तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति और आगे साठ (60) दिन की अवधि के भीतर की जाएगी। यदि दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसे मध्यस्थ नामित करने में असफल रहता है, अथवा यदि तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति निर्दिष्ट अवधि में नहीं की जाती है तो दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के प्रेजीडेंट से मध्यस्थ या मध्यस्थों की नियुक्ति के लिये अनुरोध कर सकता है। ऐसी हालत में, तीसरा मध्यस्थ किसी तीसरे राष्ट्र का राष्ट्रिक होगा और मध्यस्थ न्यायाधिकरण के प्रेजीडेंट के रूप में कार्य करेगा।

3. यह मध्यस्थता न्यायाधिकरण स्वयं अपनी कार्यविधि निर्धारित करेगा और मध्यस्थ संबंधी अंतरिम और अंतिम लागतों के विभाजन के संबंध में निर्णय लेगा।

4. संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के उप-अनुच्छेद 2 और 3 के अंतर्गत दिये गए किन्हीं भी निर्णयों का पालन करने के लिए वचनबद्ध होंगे।

अनुच्छेद-17
करार में संशोधन

1. यदि दोनों संविदाकारी पक्षों में से कोई भी पक्ष इस करार के किसी भी उपबंध में

परिवर्धन करना वांछनीय समझे तो वह दूसरे संविदाकारी पक्ष से इस प्रकार के परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है। ऐसा परामर्श जो कि वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच हो सकता है और जो विचार-विमर्श या पत्राचार के माध्यम से होगा, ऐसा अनुरोध प्राप्त होने की तारीख के साठ (60) दिनों की अवधि के भीतर शुरू होगा।

2. इस करार में कोई भी संशोधन राजनयिक माध्यम से दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच सीटों के आदान-प्रदान से प्रभावी होंगे और इस प्रकार के करार में संशोधन की प्रभावी तारीख उत्तर नोट की प्राप्ति की तारीख होगी।

3. उपरोक्त उप अनुच्छेद (2) के प्रावधानों के न होते हुए भी इस करार के अनुबंध में वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच परामर्श करके या पत्राचार द्वारा संशोधन किया जा सकता है और ऐसा संशोधन उनके द्वारा निर्धारित तारीख से लागू होगा।

अनुच्छेद-18
बहुपक्षीय विमान अभिसमयों की प्रयोज्यता

1. अभिसमय के उपबंध, जिस सीमा तक वे इस करार के अंतर्गत स्थापित विमान सेवाओं के संबंध में लागू होते हैं, संविदाकारी पक्षों के बीच करार की अवधि के लिए अपने वर्तमान रूप में लागू रहेंगे जब तक कि दोनों संविदाकारी पक्ष उक्त अभिसमय में किसी संशोधन का अनुसमर्थन नहीं कर देते, जो प्रवर्तन में आ चुका होगा तथा उस मामले में यथासंशोधित उक्त अभिसमय इस करार की अवधि के लिए प्रवर्तन में रहेगा।

2. यदि इस करार के अंतर्गत आने वाले किसी भी मामले से संबंधित यदि कोई बहुपक्षीय करार प्रवर्तन मे आता है, जिसे दोनों संविदाकारी पक्षों द्वारा स्वीकार कर लिया गया हो, तो उस करार के संगत उपबंध इस करार के संगत उपबंधों का अधिक्रमण करेंगे।

अनुच्छेद-19
करार समाप्त करना

1. कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय वर्तमान करार को समाप्त करने के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष को लिखित नोटिस दे सकता है और ऐसा नोटिस साथ-साथ ही अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जाएगा। दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त होने की तारीख से एक§1§ वर्ष बाद यह करार समाप्त हो जाएगा।

2. दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा इस समाप्ति के नोटिस की प्राप्ति सूचना न भेजे जाने की स्थिति में यह नोटिस अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा प्राप्त किए जाने की तारीख से चौदह §14§ दिन बाद प्राप्त हुआ मान लिया जाएगा।

अनुच्छेद-20
करार और संशोधनों का पंजीकरण

यह करार और इसमें बाद में किये गए संशोधन संविदाकारी पक्षों द्वारा पंजीकरण के लिए अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को सौंपे जाएंगे।

अनुच्छेद-21
प्रवर्तन में आना

यह करार हस्ताक्षर की तारीख को प्रवर्तन में आएगा।

दिनांक 5.12.1998 को प्रिटोरिया में हस्ताक्षर किये। इसके साक्ष्य में, अधोहस्ताक्षरकर्ताओं ने जिन्हें अपनी-अपनी सरकारों द्वारा इसके लिए विधिवत रूप

से प्राधिकृत किया गया है, हिन्दी और अंग्रेजी भाषाओं में इस करार की दो-दो प्रतियों पर हस्ताक्षर किए हैं। इनके निर्वचन में कोई भी मतभेद होने की स्थिति में अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।

कृते भारत सरकार

कृते दक्षिण अफ्रीका गणराज्य सरकार

अनुबंध

खण्ड-1

भारत की नामित विमानकंपनी द्वारा प्रचालित किए जाने वाले मार्ग :-

उद्गम स्थान	मध्यवर्ती स्थान (यातायात अधिकारों के बिना)	गंतव्य स्थान	परे के स्थान (यातायात अधिकारों के बिना)
भारत के स्थान	बाद में निर्दिष्ट किए जाएंगे	जोहन्सबर्ग, डरबन	बाद में निर्दिष्ट किए जाएंगे

खण्ड-2

दक्षिण अफ्रीका गणराज्य सरकार की नामित विमानकंपनियों द्वारा प्रचालित किए जाने वाले मार्ग:-

उद्गम स्थान	मध्यवर्ती स्थान (यातायात अधिकारों के बिना)	गंतव्य स्थान	परे के स्थान (यातायात अधिकारों के बिना)
दक्षिण अफ्रीका के स्थान	बाद में निर्दिष्ट किए जाएंगे	बंबई, त्रिवेन्द्रम	बाद में निर्दिष्ट किए जाएंगे

टिप्पणी:

1. किसी भी दिशा में मार्गों पर प्रचालन किया जा सकता है।
2. दोनों संविदाकारी पक्षों नामित विमानकंपनियां सभी या किसी उड़ान पर किसी भी मध्यवर्ती स्थान को छोड़ सकती हैं बशर्ते कि इन मार्गों पर सम्मत सेवाएं संविदाकारी पक्षों के भू-भाग से शुरू हों।

3. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में एक ही उड़ान पर अलग-अलग या संयुक्त रूप से दोनों स्थानों के लिए उड़ान कर सकती हैं।

------0-------

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE ET LE GOUVERNEMENT DE L'INDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS

Le Gouvernement de la République sud-africaine et le Gouvernement de l'Inde (ci-après dénommés les « Parties contractantes »);

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

Reconnaissant l'importance du transport aérien comme moyen de créer et d'entretenir l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples des deux pays;

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

Souhaitant conclure un Accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

(a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de l'Afrique du Sud, du Ministre responsable de l'aviation civile et, dans le cas de l'Inde, le Directeur général de l'aéronautique civile ou, dans les deux cas, de toute autre personne ou organisme habilité à assumer les fonctions exercées par ladite Administration;

(b) L'expression « services aériens » s'entend des services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord pour le transport de passagers et de fret dans les limites de la capacité convenue et les « routes spécifiées » s'entendent des routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord;

(c) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de son annexe et de tous amendements qui seraient apportés à l'Accord ou à l'annexe;

(d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

(e) L'expression « équipement de bord » s'entend des objets meubles, autres que les provisions et les pièces de rechange, destinés à être utilisés à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris l'équipement de premier secours et de survie;

(f) Le terme « fret » s'entend aussi du courrier;

(g) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que :

(i) Toute annexe et tout amendement adopté conformément aux dispositions de l'article 90 de cette Convention dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est applicable aux deux Parties contractantes à tout moment considéré; et

(ii) Tout amendement qui est entré en vigueur conformément aux dispositions de l'alinéa a de l'article 94 de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes;

(h) On entend par « entreprise désignée », une ou plusieurs entreprises désignées et autorisées conformément aux dispositions de l'article 3 (Désignation et autorisation d'exploitation) du présent Accord;

(i) On entend par « pièces de rechange » les articles qui servent à des réparations ou à des remplacements et à ce titre sont incorporés aux aéronefs, y compris les moteurs;

(j) On entend par « part importante de la propriété » et « contrôle effectif », le fait que dans tous les cas où une compagnie désignée fournit les services aériens régis par le présent accord en concluant un accord avec la compagnie de tout autre pays ou le Gouvernement ou les ressortissants de tout autre pays, la Partie contractante qui a désigné ladite compagnie ou ses ressortissants ne sont pas considérés comme disposant d'une part importante de la propriété et du contrôle effectif de la compagnie désignée, sauf si la Partie contractante ou ses ressortissants détiennent :

(i) La participation majoritaire dans la compagnie de transport aérien désignée;

(ii) Le contrôle effectif dans la gestion dans la compagnie désignée; et

(iii) Le contrôle effectif sur le déploiement de la flotte et des équipements utilisés dans le cadre de la prestation des services;

(k) Le terme « tarif » désigne le prix à payer pour le transport de passagers et de fret, ainsi que des conditions dans lesquelles ce prix s'applique, y compris le prix et les conditions prévus pour les services d'agences mais à l'exclusion des rémunérations et conditions applicables à un transport du courrier; et

(l) On entend par « territoire », en ce qui concerne un État, ce que ce mot veut dire à l'article 2 de la Convention.

Article 2. Octroi de droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord qui permettent à son entreprise de transport aérien désignée d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans l'annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante obtient :

(a) Le droit de survoler sans faire escale le territoire de l'autre Partie contractante;

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

(c) Lors de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes ont également le droit d'embarquer ou de débarquer sur le territoire de l'autre Partie en des points spécifiés pour cette route dans l'annexe au présent Accord, du trafic international en matière de passagers et fret.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de

l'autre Partie contractante, des passagers ou du fret transportés vers un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

4. Si pour une quelconque raison, l'entreprise désignée d'une Partie contractante n'est pas en mesure d'exploiter un service sur ses routes habituelles, la Partie contractante s'efforce dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation de ce service en réorganisant temporairement ces routes sur la base d'un accord mutuel entre les Parties contractantes.

Article 3. Désignation des entreprises et autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée à l'autre Partie, jusqu'à deux entreprises qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées ainsi que d'annuler par écrit toute désignation d'une entreprise de transport aérien.

2. Au reçu d'une telle notification, l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, délivre sans délai les autorités aéronautiques requises à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière de services aériens internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article ou de subordonner à toute condition qu'elle juge nécessaire l'exercice par une entreprise désignée des droits visés à l'article 2 si ladite partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de ladite compagnie aérienne sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou des ressortissants de cette Partie contractante.

5. L'entreprise désignée et dûment autorisée peut commencer à assurer en partie ou en tota¬lité les services convenus pour autant que les dispositions du présent article et celles contenues dans les articles 9 et 10 soient respectées.

Article 4. Annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

Chaque Partie contractante se réserve le droit d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation ou d'imposer toute condition qu'elle juge nécessaire si une entreprise désignée de l'autre pays ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie, ou si, selon ladite Partie, les conditions en vertu desquelles les droits sont octroyés conformément au présent Accord ne sont pas respectées. Ce droit sera également exercé au cas où les dispositions visées aux paragraphes 4 de l'article 3 ne sont pas respectées.

Une telle mesure sera adoptée uniquement après consultation entre les Parties contractantes, conformément à l'article 15 du présent Accord, sauf si une suspension immédiate de l'exploitation ou l'adoption de conditions est nécessaire pour éviter toute violation des lois et règlements ou des dispositions du présent Accord.

Article 5. Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs sont respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante lors de son entrée dans le territoire et jusqu'au moment et y compris son départ dudit territoire.

2. La législation et à la réglementation d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour et la sortie de son territoire de passagers, d'équipages et de fret et de l'aéronef s'appliquent aussi bien à l'aéronef qu'aux passagers et au fret transporté par l'aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie contractante alors qu'ils se trouvent sur ledit territoire. Ces lois et règlements sont appliqués également par chaque Partie contractante aux passagers, équipages, fret et aéronef de tous les pays sans distinction de nationalité de l'entreprise de transport aérien.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cette fin, ne sont soumis, sauf en matière de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne, qu'à un contrôle simplifié et sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6. Droits de douane et autres droits

1. Les aéronefs utilisés sur les services convenus par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et les huiles lubrifiantes, y compris les fluides, et les lubrifiants, les articles techniques non durables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons, liqueurs, tabac et autres produits pour la vente ou pour l'usage des passagers en quantité limitée pendant le vol) et d'autres articles destinés ou utilisés exclusivement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien qui sont à bord de l'aéronef sont exonérés de droits de douane, droits d'inspection et autres taxes et redevances, à condition qu'ils restent à bord de l'aéronef jusqu'au moment de leur réexportation ou qu'ils soient utilisés ou consommés lors d'un trajet survolant le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Sont exemptés des droits de douane des droits d'inspection et des autres taxes et redevances:

(a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante et destinées à être utilisées à bord de l'aéronef exploité sur une ligne internationale par toute entreprise désignée par l'autre Partie;

(b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et le matériel de bord normal importés dans le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'un aéronef exploité pour des services convenus; et

(c) Le carburant, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants destinés à l'entreprise désignée d'une Partie contractante, d'aéronefs exploités pour des services convenus, même si ces approvisionnements doivent être utilisés sur une partie d'un trajet survolant le territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués;

3. L'équipement embarqué normal des aéronefs, ainsi que les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord, les fournitures en carburant, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et lubrifiants et les autres articles visés au paragraphe 1 du présent article qui sont conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements et procédures douaniers de cette autre Partie contractante.

4. Les exonérations visées au présent article sont également accessibles dans les cas où l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des objets visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que cette autre entreprise ou ces autres entreprises bénéficient des mêmes exonérations accordées par l'autre Partie contractante.

Article 7. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la possibilité de participer dans des conditions égales et équitables aux services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà sur les routes.

2. En exploitant les services convenus, les compagnies de transport aérien de chaque Partie contractante prennent en considération les intérêts de la compagnie afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur les mêmes routes.

3. La capacité devant être fournie pour l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées doit être étroitement adaptée à l'estimation des besoins en matière de transport aérien des personnes qui se déplacent entre les deux pays.

4. Sur la base des principes énoncés dans les paragraphes ci-dessus, la capacité à fournir et la fréquence des services à exploiter par l'entreprise de transport désignée de chaque Partie contractante doivent être fixées par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes

5. Toute augmentation de la capacité et/ou de la fréquence des services exploités par toute entreprise désignée de l'une des Parties contractantes doit se fonder principalement sur l'augmentation des besoins en matière de trafic entre les deux pays et être subordonnée à l'accord conclu entre les autorités aéronautiques. Dans l'attente d'un tel accord ou règlement, la capacité et la fréquence déjà en vigueur demeureront sans changement.

Article 8. Activités commerciales

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes sont autorisées à établir, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des bureaux chargés de promouvoir le trafic aérien et de vendre des billets d'avion et aussi d'autres installations pour la fourniture de transports aériens.

2. L’entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit de faire venir et rester sur le territoire de l’autre Partie, ceux de ses cadres, techniciens, agents commerciaux et membres du personnel d’exploitation ou autres spécialistes dont elle a besoin pour fournir des transports aériens.

3. À son gré, l’entreprise désignée de chaque Partie contractante peut satisfaire ces besoins de représentation et de personnel en faisant appel à ses propres effectifs ou aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transports aériens engagés dans une exploitation sur le territoire de l’autre Partie contractante qui est autorisée à exploiter ces services sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées par l’autre Partie contractante le droit de se livrer à la vente de services aériens de transport dans son territoire directement ou par l’intermédiaire de ses agents.

5. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de vendre ses services et tous les voyageurs ont le droit d’acheter ses services et de les payer dans n’importe quelle devise. L’entreprise désignée d’une Partie contractante a le droit de régler ses dépenses locales dans le territoire de l’autre Partie contractante en monnaie locale ou en devises librement convertibles, à condition que cela soit conforme à la réglementation concernant la monnaie locale.

Article 9. Tarifs

1. Les tarifs qu'appliquent les entreprises désignées d'une Partie contractante pour les transports à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les frais d'exploitation, des marges bénéfi¬ciaires raisonnables et les tarifs pratiqués par d'autres entreprises aériennes sur un tronçon quelconque de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article devront, si possible, être fixés entre les entreprises désignées des deux Parties contractantes et cet accord sera chaque fois que possible conclu en utilisant le mécanisme de fixation des tarifs de l’Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi fixés de concert sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes soixante jours au moins avant la date projetée de leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

4. Cet agrément peut être donné de façon expresse. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés. Si le délai de dépôt est réduit, comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir en conséquence d’un délai de notification inférieur à moins de trente (30) jours.

5. Si un tarif ne peut être fixé conformément au paragraphe 2 du présent article ou si dans le délai applicable conformément au paragraphe 4, les autorités aéronautiques d’une Partie contractante font part aux autorités aéronautiques de l’autre Partie contractante, de

leur désaccord concernant un tarif agréé conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de s'entendre pour le fixer.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur la détermination d'un tarif en vertu du paragraphe 5, le différend est réglé conformément aux disposi¬tions de l'article 16 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés. Néanmoins, ils ne peuvent être prorogés aux termes du présent paragraphe pour plus de douze (12) mois après la date fixée pour leur expiration.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne sont pas autorisées à annoncer ou proposer directement au public des tarifs différents de ceux qui sont établis conformément aux dispositions du présent article.

Article 10. Fourniture d'informations concernant l'exploitation des services

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante doivent veiller à ce que les entreprises désignées présentent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aux fins de leur examen et approbation, soixante jours au moins avant la date d'entrée en vigueur des services convenus, les informations relatives aux types de services proposés et leur fréquence, le type d'aéronef qui sera exploité et les horaires de vol, ainsi que tous renseignements utiles susceptibles de permettre aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante de faire la preuve que les dispositions de l'Accord sont dûment respectées. Ces informations doivent également être fournies dans un délai de trente (30) jours au moins avant la date d'application de toute modification concernant l'exploitation des services convenus.

Article 11. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante veillent à ce que les entreprises désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, les relevés statistiques concernant le trafic transporté chaque mois à destination et à partir du territoire de cette autre Partie et montrant les points d'embarquement ou de débarquement de ce trafic. Ces statistiques sont fournies le plus rapidement possible après la fin de chaque mois.

Article 12. Transfert des recettes

1. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer à son siège l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé sur le territoire de la première Partie contractante. Toutefois, les modalités de ces transferts doivent être conformes aux dispositions de la réglementation des changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes sont perçues.

2. De tels transferts seront effectués sur la base du taux de change officiel pour les paiements en devise, ou, en l'absence de taux de change officiel, au taux courant du marché des changes applicable aux paiements en devise.

3. Si des règlements spéciaux en vigueur régissent la liquidation des règlements entre les deux Parties contractantes, ces règlements s'appliqueront aux transferts de fonds envisagés au paragraphe 1 du présent article.

Article 13. Taxes d'aéroport et redevances d'usage

1. Les taxes et redevances imposées à l'entreprise désignée d'une Partie contractante par les organes compétents en la matière de l'autre Partie contractante, au titre de l'usage par l'entreprise désignée des installations aéroportuaires, des voies aériennes et des autres installations et services d'aviation civile, ne peuvent être supérieures à celles qui sont imposées par cette Partie contractante à sa propre entreprise désignée qui se livre à une exploitation internationale similaire au moyen d'aéronefs, d'installations et de services similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage et les entreprises désignées qui utilisent les installations et services. Si possible, ces consultations ont lieu par l'intermédiaire de l'organisation représentative appropriée d'entreprises de transport aérien. Les propositions tendant à modifier le montant des taxes et redevances visées par le présent article, accompagnées d'informations et de chiffres à l'appui, sont présentées autant que possible avec un préavis raisonnable aux entreprises désignées pour leur permettre d'exprimer leurs vues et pour qu'il puisse être tenu compte de celles-ci avant toute modification.

3. Dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la protection sanitaire et les autres questions similaires, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations correspondantes sous son contrôle, aucune des Parties contractantes ne préfère ni n'autorise ses organes compétents à préférer sa propre entreprise ou toute autre entreprise de transport aérien à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux analogues ni ne permet à ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage d'accorder une telle préférence.

Article 14. Sécurité de l'aviation

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

2. Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformeront notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ouverte à la signature à la Haye le

16 décembre 1970, aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971 et aux dispositions de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation civile qui pourraient lier les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

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

5. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sur leur territoire ou encore que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions relatives à la sécurité. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre de toute divergence entre ses réglementations et pratiques nationales et les normes relatives à la sécurité de l'aviation établies dans les annexes susmentionnées au paragraphe 4 du présent article. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations immédiatement avec l'autre au sujet de ces divergences.

6. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 4 du présent article auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée ou le séjour sur son territoire ainsi que la sortie. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et d'appliquer des contrôles de sécurité aux passagers et leurs bagages à main, aux équipages, aux bagages de soute, aux marchandises et aux provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes examine avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie pour que des mesures de sécurité spéciales suffisantes soient prises sur son territoire en cas de menace particulière contre l'aviation civile.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident lié à la capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes contraires au droit et préjudiciables à la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées, telles qu'elles peuvent être convenues, en vue de mettre fin à cet incident ou à cette menace aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les personnes.

Article 15. Consultations

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations eu égard à l'application, l'interprétation, la mise en œuvre ou la modification du présent Accord.

Article 16. Règlement des différends

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord entre les Parties contractantes, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé. En l'absence d'accord des parties, le différend est soumis, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Le troisième arbitre présidera le tribunal d'arbitrage. Chaque Partie nommera son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par ledit tribunal, et le troisième arbitre sera nommé dans les soixante jours qui suivent la désignation des deux premiers arbitres. Si l'une ou l'autre des Parties ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans ce cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un État tiers et présidera le tribunal d'arbitrage.

3. Le tribunal arrête lui-même son règlement intérieur et décide de la répartition des frais provisoires et finaux de l'arbitrage.

4. Les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application des paragraphes 2 et 3 du présent article.

Article 17. Modifications de l'Accord

1. Si une Partie juge souhaitable de modifier une quelconque des dispositions du présent Accord, elle pourra demander des consultations avec l'autre Partie contractante, ces consultations qui pourront avoir lieu, soit oralement, soit par correspondance, devront débuter dans les soixante (60) jours qui suivront la réception de la demande à cet effet.

2. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur par un échange de notes diplomatiques entre les Parties contractantes et la date d'entrée en vigueur de ladite modification sera la date de réception de la note en réponse.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, l'annexe au présent Accord peut être modifiée sur la base de consultations; soit oralement, soit par correspondance, entre les autorités aéronautiques et cette modification prendra effet à la date fixée.

Article 18. Applicabilité des conventions aériennes multilatérales

1. Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens créés en vertu du présent Accord, les dispositions de la Convention demeureront en vigueur, sous leur forme actuelle, entre les Parties contractantes pendant la durée du présent Accord, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement à la Convention, qui doit entrer en vigueur, auquel cas la Convention ainsi modifiée continuera de s'appliquer pendant la durée de l'Accord.

2. Si un accord multilatéral concernant un quelconque aspect couvert par le présent accord accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions pertinentes dudit accord l'emportent sur celles du présent Accord.

Article 19. Dénonciation

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment, dès l'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Toute notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend alors fin un (1) an après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification.

2. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification visée au paragraphe 1 du présent article, cette notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

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

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs sont soumis par les Parties contractantes pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

FAIT à Pretoria le 5 décembre 1998.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord, en deux exemplaires, en langues anglaise et hindi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République sud-africaine :

Pour le Gouvernement de l'Inde :

ANNEXE

SECTION 1.

Routes à être exploitées par les entreprises de transport aérien désignées de la République d'Afrique du Sud

Points d'origine	Points intermédiaires (sans droits de trafic)	Points de destination	Points au-delà (sans droits de trafic)
Points en Afrique du Sud	À spécifier à une date ultérieure	Bombay Trivandrum	À spécifier à une date ultérieure

SECTION 2

Routes à exploiter par l'entreprise de transport désignée de l'Inde

Points d'origine	Points intermédiaires (sans droits de trafic)	Points de destination	Points au-delà (sans droits de trafic)
Points en Inde	À spécifier à une date ultérieure	Johannesburg Durban	À spécifier à une date ultérieure

NOTES :

1. Les routes peuvent être exploitées dans chaque direction.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes peuvent, sur un vol quelconque ou tous les vols, omettre la desserte d'un quelconque point intermédiaire pour autant que les services convenus sur ces routes commencent en un point sur le territoire des Parties contractantes.

3. L'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes peut desservir les points sur le territoire de l'autre Partie contractante individuellement ou en combinaison sur le même vol.