

**No. 28191**

---

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND  
and  
BOTSWANA**

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at  
London on 30 January 1990**

*Authentic text: English.*

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
on 26 June 1991.*

---

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE  
ET D'IRLANDE DU NORD  
et  
BOTSWANA**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à  
Londres le 30 janvier 1990**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
le 26 juin 1991.*

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BOTSWANA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Botswana;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;<sup>2</sup>

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

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

- (a) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:
  - (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
  - (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, in so far as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and in the case of the Republic of Botswana, the Minister responsible for civil aviation, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

<sup>1</sup> Came into force on 30 January 1990 by signature, in accordance with article 18.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

- (f) the term “ this Agreement ” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (g) the term “ user charge ” means a charge made to airlines for the provision for aircraft, their crews and passengers of airport or air navigation property or facilities, including related services and facilities;
- (h) the terms “ aircraft equipment ”, “ stores ” and “ spare parts ” have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 to the Chicago Convention.

## ARTICLE 2

### Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

## ARTICLE 3

### Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
  - (a) the right to fly across its territory without landing;
  - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “ the agreed services ” and “ the specified routes ” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.
- (3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
- (4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

**ARTICLE 4****Designation of and Authorisation of Airlines**

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
- (2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the 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 and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.
- (4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, 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) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

**ARTICLE 5****Revocation or Suspension of Operating Authorisations**

- (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:
  - (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
  - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations or the Contracting Party granting those rights; or
  - (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- (2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

## ARTICLE 6

### Principles Governing Operation of Agreed Services

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
- (2) In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
  - (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
  - (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
  - (c) the requirements of through airline operation.

## ARTICLE 7

### Tariffs

- (1) The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers and their baggage or cargo (excluding mail) and the commission to be paid for the sale of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or for the corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for such carriage and the payment of commission.
- (2) The tariffs to be charged by the designated airline of a Contracting Party for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation, the standards of service, commission rates, reasonable profit, the interests of users and market considerations.
- (3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route. Such agreement may be reached through the appropriate tariff co-ordinating machinery of IATA.

(4) The proposed tariffs which each designated airline wishes to charge, including jointly agreed tariffs presented by a single airline on behalf of the airlines of both Contracting Parties, shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as those aeronautical authorities may separately require, at least forty-five (45) days before the proposed date of introduction of the tariffs. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(5) This approval may be given expressly. However, if neither of the aeronautical authorities of the Contracting Parties has expressed disapproval within twenty-one (21) days from the date of submission, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than twenty-one (21) days. When approving a tariff an aeronautical authority may require the airline concerned to propose, or may itself attach, an expiry date.

(6) If during the period applicable in accordance with paragraph (5) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff submitted in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities may consult with a view to determining the tariff by mutual agreement. For that purpose the aeronautical authorities of either Contracting Party may request consultations within thirty (30) days of the service of the notice of disapproval and if so requested, such consultations shall be completed within a further thirty (30) days, unless the aeronautical authorities agree to extend that period.

(7) If the aeronautical authorities cannot determine any tariff under the provisions of paragraph (6) of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(8) 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 paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(9) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall exercise their best efforts to ensure that the designated airlines conform to the tariffs approved by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(10) Each tariff to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and that of a third State shall be filed for approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party not less than thirty (30) days before the proposed date of its introduction and shall not be introduced until it has been approved by those aeronautical authorities. The designated airlines shall be allowed to match such tariffs approved for the third and fourth freedom rights on the same sectors.

## ARTICLE 8

### Customs Duties

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical

supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be relieved on the basis of reciprocity from all customs duties, national excise taxes and similar national fees and charges not based on the cost of services provided on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) There shall also be relieved from the duties, taxes, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- (a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party; and
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

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

## ARTICLE 9

### Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference and shall act in conformity with the provisions of the Chicago Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

(2) 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 airport navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards, and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention ; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

(6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.

Failure by the Contracting Parties to reach a satisfactory resolution of the matter within fifteen (15) days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorisations or technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

## ARTICLE 10

### Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.



**ARTICLE 11****Transfer of Earnings**

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions but in accordance with the procedures of the prevailing foreign exchange regulations, uniformly and reasonably applied to comparable operations at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance.

**ARTICLE 12****Airline Representation**

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory including ancillary matters which facilitate such sale of air transportation directly, or, at the airline's discretion, through its agents. The airline shall also be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party relating to entry, residence and employment, managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation.

**ARTICLE 13****User Charges**

- (1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
- (2) User charges imposed by the competent authorities of a Contracting Party may be paid in the currency of that Contracting Party.

**ARTICLE 14****Consultation**

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

**ARTICLE 15****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 try to settle it by negotiation.

- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
- (a) within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as president of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second;
  - (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due, at a place to be determined by the president of the tribunal.
- (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, thirty (30) days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
- (6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
- (7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
- (8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

#### ARTICLE 16

##### Amendment

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

**ARTICLE 17****Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

**ARTICLE 18****Entry into Force**

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

Done in duplicate at London this 30th day of January 1990.

For the Government  
of the United Kingdom of Great Britain  
and Northern Ireland:

WILLIAM WALDEGRAVE

For the Government  
of the Republic of Botswana:

MERAFHE

**ANNEX****Route Schedule****SECTION 1**

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

Points in the United Kingdom—intermediate points—points in the Republic of Botswana

Notes:

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

**SECTION 2**

Routes to be operated by the designated airline of the Republic of Botswana:

Points in the Republic of Botswana—intermediate points—points in the United Kingdom

Notes:

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

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU BOTSWANA

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République du Botswana,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>,

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services aériens 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'impose une autre interprétation :

a) L'expression « la Convention de Chicago » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et :

- i) De tout amendement y apporté entré en vigueur en vertu de l'article 94, a de la Convention et ratifié par les deux Parties contractantes;
- ii) De toute annexe et de tout amendement à cette annexe, adoptés en vertu de l'article 90 de la Convention pour autant que ledit amendement ou ladite annexe soit en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume-Uni, du Secrétaire d'Etat aux transports et, dans le cas de la République du Botswana, du Ministre responsable de l'aviation civile, ou encore, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer des fonctions actuellement dévolues aux autorités susmentionnées, ou bien des fonctions similaires;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le terme « territoire », en ce qui concerne un Etat, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention de Chicago;

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 30 janvier 1990 par la signature, conformément à l'article 18.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

e) 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 de Chicago;

f) L'expression « le présent Accord » s'entend également de l'Annexe audit Accord et de tout amendement qui serait apporté à cette Annexe ou à l'Accord lui-même;

g) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances versées par une compagnie aérienne pour l'utilisation, par ses aéronefs, ses équipages et ses passagers, des installations d'un aéroport ou des facilités de navigation aérienne, y compris les services et les facilités connexes;

h) Les expressions « équipement de bord », « provisions de bord » et « pièces de rechange » ont le sens que leur donne l'Annexe 9 à la Convention de Chicago.

### *Article 2*

#### APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

### *Article 3*

#### OCTROI DES DROITS

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées ». Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise désignée par chaque Partie contractante, aura outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie aux points de ladite route indiqués dans le tableau annexé au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en exécution d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

4) Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances extraordinaires et exceptionnelles, l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens

de faciliter la poursuite de cette exploitation en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

#### *Article 4*

##### DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que le droit de retirer ou de modifier cette désignation.

2) Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise désignée.

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4) Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en question sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5) Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra à tout moment commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

#### *Article 5*

##### ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1) Chaque Partie contractante pourra annuler une autorisation d'exploitation, suspendre l'exercice des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

*a)* Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou

*b)* Si cette entreprise ne respecte pas les lois et les règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou encore

*c)* Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2) Sauf nécessité urgente de prendre des mesures d'annulation ou de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent les infractions aux lois et règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

## Article 6

### PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1) Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2) L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes devra, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou en partie des mêmes routes.

3) Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier en provenance ou à destination des territoires de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des Etats de la région;

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

## Article 7

### TARIFS

1) Le terme « tarif » s'entend du prix demandé pour le transport des passagers et de leurs bagages ou des marchandises (à l'exclusion du courrier) ainsi que de la commission à verser pour la vente des billets délivrés pour le transport des passagers et de leurs bagages ainsi que pour les opérations correspondantes liées au transport des marchandises. Il s'entend également des conditions qui régissent l'applicabilité du prix de ce transport et le paiement des commissions.

2) Les tarifs qu'appliquera l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport entre les territoires des deux Parties seront fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris les frais d'exploitation, la qualité du service, les commissions, un bénéfice normal, l'intérêt des usagers et les conditions du marché.

3) Les tarifs visés au paragraphe 2 du présent article pourront être fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres compagnies aériennes qui exploitent en totalité ou en partie



les mêmes routes; cet accord pourra être réalisé dans le cadre du dispositif de coordination des tarifs de l'IATA.

4) Les tarifs que chaque entreprise désignée se propose d'appliquer, y compris les tarifs concertés proposés par une seule compagnie au nom des entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes, seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, dans la forme demandée par chacune d'elles, au moins quarante-cinq (45) jours avant la date projetée de mise en application de ces tarifs. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

5) Cet agrément pourra être donné formellement. Cependant, si aucune des autorités aéronautiques des Parties contractantes n'a fait connaître son opposition dans les vingt et un (21) jours à compter de la date de soumission des tarifs proposés, ceux-ci seront réputés approuvés. Si le délai de dépôt des tarifs se trouve réduit comme prévu au paragraphe 4, les autorités aéronautiques pourront convenir de ramener le délai d'opposition à moins de vingt et un (21) jours. Lorsqu'elle agréera un tarif, une autorité aéronautique pourra imposer à l'entreprise concernée de proposer une date limite d'application, ou bien la fixer elle-même.

6) Si, durant les délais applicables conformément au paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes font connaître à celles de l'autre Partie qu'elles désapprouvent un tarif proposé conformément aux dispositions du paragraphe 4 du même article, les autorités aéronautiques des deux Parties pourront se consulter en vue d'arrêter un tarif à l'amiable. A cette fin, les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante pourront demander à engager des consultations dans les trente (30) jours suivant la remise de l'avis d'opposition et, si des consultations sont ainsi demandées, elles devront être achevées dans un nouveau délai de trente (30) jours à moins que les autorités aéronautiques ne soient convenues de prolonger ce délai.

7) Si les autorités aéronautiques ne peuvent fixer un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 6 du présent article, le différend pourra, sur demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être réglé selon les dispositions de l'article 15 du présent Accord.

8) Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Néanmoins, aucun tarif ne pourra continuer d'être appliqué en vertu du présent paragraphe durant plus de douze (12) mois après sa date d'expiration normale, sauf avec l'accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

9) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante s'efforceront au mieux de faire en sorte que les entreprises désignées appliquent les tarifs agréés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

10) Chaque tarif qu'appliquera l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers sera soumis, pour agrément, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant la date projetée de sa mise en application et ne sera pas appliqué avant d'être agréé par ces autorités aéronautiques. Les entreprises désignées seront autorisées à harmoniser leurs tarifs avec ceux agréés, sur les mêmes tronçons de routes, pour les droits de troisième et quatrième libertés.

*Article 8*

## DROITS DE DOUANE

1) Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange y compris les moteurs et leurs provisions de bord (y compris, mais pas exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabacs) se trouvant à bord desdits aéronefs seront, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exemptés sur la base de la réciprocité de tous droits de douane, droits d'accise nationaux et autres redevances ou frais nationaux similaires non liés au coût d'une prestation de services, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2) Seront également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à des prestations de services :

a) Les provisions introduites ou fournies sur le territoire de l'une des Parties contractantes en quantités raisonnables et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs en partance exploités en service aérien international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3) Il pourra être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4) Les exemptions prévues dans le présent article s'appliqueront également lorsque l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes aura conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante, des articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

*Article 9*

## SÉCURITÉ AÉRIENNE

1) La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition fondamentale de l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à

l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite et elles se conformeront aux dispositions de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, et de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>.

2) Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables aux Pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexes à la Convention de Chicago. Elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence aux normes de sécurité aérienne recouvre dans ce paragraphe les différences notifiées par chaque Partie contractante. Chacune d'elles signifiera à l'avance à l'autre son intention de notifier une éventuelle différence.

4) Chaque Partie contractante est convenue qu'il peut être exigé de ses compagnies aériennes qu'elles respectent les mesures de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 du présent article, imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour sur son territoire ou le départ de ce territoire. Chaque Partie contractante veillera à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter les équipages, les marchandises et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante donnera également une suite favorable à toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5) Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

6) Lorsqu'une Partie contractante aura des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle pourra demander à engager immédiatement des consultations avec cette autre Partie contractante.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question de façon satisfaisante dans les quinze (15) jours à compter de la date de réception de la demande de consultations, elles seront fondées à suspendre, annuler ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, ou encore d'y imposer des conditions. En cas d'urgence, une Partie contractante pourra prendre des mesures conservatoires avant l'expiration du délai de quinze (15) jours.

#### *Article 10*

##### FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour connaître la capacité offerte sur les services convenus, par l'entreprise désignée de la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise sur les services convenus ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

#### *Article 11*

##### TRANSFERT DES BÉNÉFICES

Chacune des entreprises désignées aura le droit de convertir et de transférer sur simple demande dans son pays l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert seront autorisées sans aucune restriction, mais conformément aux règlements de change en vigueur uniformément et raisonnablement appliqués aux opérations comparables et au taux de change applicable aux opérations courantes qui sera en vigueur au moment où les recettes en question seront présentées pour conversion ou transfert.

#### *Article 12*

##### REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES

Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante le droit de vendre sur son territoire des prestations de transport aérien, y compris les prestations de nature à faciliter ces ventes, soit directement soit, à sa discrétion, par l'entremise de ses agents. L'entreprise sera également autorisée à faire entrer et à employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, les personnels de direction, commerciaux, techniques et d'exploitation ainsi que les autres personnels spécialisés qui sont nécessaires pour la fourniture de prestations de transport aérien.

#### *Article 13*

##### REDEVANCES D'USAGE

1) Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra que soient imposées à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante des redevances

d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises de transport aérien qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2) Les redevances d'usage imposées par les autorités compétentes d'une des Parties contractantes pourront être acquittées dans la monnaie de cette Partie contractante.

#### *Article 14*

#### CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander à engager des consultations avec l'autre Partie en ce qui concerne l'application, l'interprétation, la modification ou le respect des dispositions du présent Accord. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre les autorités aéronautiques, débuteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante en aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

#### *Article 15*

#### RÈGLEMENTS DES DIFFÉRENDS

1) En cas de différend entre elles concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2) Si elles ne parviennent pas à un règlement négocié, les Parties contractantes pourront soumettre le différend à une personne ou un organisme choisi par elles à l'amiable, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend sera soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la manière suivante :

*a)* Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Les deux arbitres désignés se mettront d'accord, dans les soixante (60) jours de la désignation du second d'entre eux, sur le choix du troisième arbitre qui sera un ressortissant d'un Etat tiers et qui fera fonction de président du tribunal;

*b)* Si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été faite dans les délais précisés ci-dessus, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder à la désignation nécessaire dans un délai de trente (30) jours. Si le Président a la nationalité de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien et qui ne peut être récusé à ce même titre procédera à la désignation.

3) Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal déterminera l'étendue de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie au plus tard trente (30) jours après la constitution du tribunal pour déterminer avec précision les points qui feront l'objet de l'arbitrage et les procédures précises à respecter.

4) A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes

déposera un mémoire dans les quarante-cinq (45) jours suivant la constitution du tribunal. Les répliques devront être déposées soixante (60) jours plus tard. A la demande de l'une ou l'autre Partie contractante ou à sa propre discrétion, le tribunal tiendra audience dans les trente (30) jours après la date limite du dépôt des répliques, en un lieu déterminé par le président du tribunal.

5) Le tribunal essayera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience, ou, en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours suivant la date de réception de la deuxième réplique. La décision du tribunal sera prise à la majorité.

6) Les Parties contractantes pourront présenter des demandes d'éclaircissements concernant la sentence dans un délai de quinze (15) jours après en avoir reçu notification, et les éclaircissements en question seront fournis dans un délai de quinze (15) jours suivant le dépôt de cette demande.

7) La sentence du tribunal aura force obligatoire pour les Parties contractantes.

8) Chacune des Parties contractantes prendra à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal seront divisés en parts égales entre les Parties contractantes, y compris tous les frais encourus par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice pour l'exécution des démarches prévues au paragraphe 2, *b* du présent article.

#### *Article 16*

##### AMENDEMENT

1) Tout amendement au présent Accord dont seront convenues les Parties contractantes prendra effet après sa confirmation par échange de notes.

#### *Article 17*

##### DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception de la part de la Partie destinataire, la notification sera censée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 18*

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Londres le 30 janvier 1990.

Pour le Gouvernement  
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord :

WILLIAM WALDEGRAVE

Pour le Gouvernement  
de la République du Botswana :

MERAFHE

## ANNEXE

## TABLEAU DES ROUTES

*Première partie*

Routes à exploiter par l'entreprise désignée du Royaume-Uni :

Points dans le Royaume-Uni - points intermédiaires - points en République du Botswana.

*Notes :*

1. Les routes peuvent être exploitées dans les deux sens.
2. L'entreprise désignée du Royaume-Uni pourra, lors de n'importe quel vol, omettre l'une quelconque des escales mentionnées ci-dessus, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur origine en un point situé sur le territoire du Royaume-Uni.
3. Il ne sera exercé aucun droit de trafic (y compris d'escale) entre un point intermédiaire et des points situés en République du Botswana ou vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

*Deuxième partie*

Routes à exploiter par l'entreprise désignée de la République du Botswana :

Points en République du Botswana - points intermédiaires - points dans le Royaume-Uni.

*Notes :*

1. Les routes peuvent être exploitées dans les deux sens.
  2. L'entreprise désignée de la République du Botswana pourra, lors de n'importe quel vol, omettre n'importe quelle escale mentionnée ci-dessus à condition que les services convenus aient leur origine en un point du territoire du Botswana.
  3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire et débarqué dans les points situés dans le Royaume-Uni ou vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en soient convenues autrement. Cette restriction s'applique également à tout trafic d'escale.
-