

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana - Fahafahana - Fandrosoana

ASSEMBLEE NATIONALE
Antanimieram-pirenena

LOI n° 99-012

**autorisant la ratification de l'Accord aérien
entre le Gouvernement de la République de Madagascar
et le Gouvernement de la République de l'Indonésie**

EXPOSE DES MOTIFS

L'Accord aérien avec la République de l'Indonésie, signé le 24 novembre 1992 à Antananarivo, permettra d'améliorer les relations entre les deux pays compte-tenu de certaines dispositions retenues dans le texte :

- possibilité offerte à une ou d'autres compagnies de transport aérien, d'effectuer des services aériens sur les routes convenues par les Parties Contractantes ;
- possibilité d'utilisation d'un avion en location.

Avec cet Accord aérien, Madagascar complète son portefeuille de droits aériens, puisque la Grande Ile dispose déjà respectivement avec Singapour et la Thaïlande, d'un Accord aérien signé.

Après sa ratification, l'Accord aérien entrera en vigueur définitivement.

Tel est l'objet de la présente loi.

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana - Fahafahana - Fandrosoana

ASSEMBLEE NATIONALE
Antanimieram-pirenena

LOI n° 99-012

**autorisant la ratification de l'Accord aérien
entre le Gouvernement de la République de Madagascar
et le Gouvernement de la République de l'Indonésie**

L'Assemblée Nationale a adopté en séance du 09 juin 1999 la Loi dont la teneur suit :

Article premier.- Est autorisée la ratification de l'Accord sur les services aériens entre le Gouvernement de la République de Madagascar et le Gouvernement de la République de l'Indonésie.

Article 2.- La présente Loi sera publiée au Journal Officiel de la République de Madagascar.

Elle sera exécutée comme Loi de l'Etat.

Antananarivo, le 09 juin 1999.

LE PRESIDENT DE L'ASSEMBLEE NATIONALE,

LE SECRETAIRE,

ANDRIANARISOA *Ange Christophe F.*

**ACCORD AERIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE
LA REPUBLIQUE DE MADAGASCAR ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE D'INDONESIE**

Le Gouvernement de la République de Madagascar et le
Gouvernement de la République d'Indonésie,

Désirant conclure un Accord relatif à l'établissement de services
aériens internationaux entre et au-delà de leurs territoires, et

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile
Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 Décembre 1944,

sont convenu de ce qui suit :

**ARTICLE 1
DEFINITIONS**

Pour l'application du présent Accord :

- a) « Autorités Aéronautiques » signifie, en ce qui concerne le Gouvernement de la République d'Indonésie, le Ministère des Communications ou toute personne ou tout organisme autorisé à assurer toutes les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère et en ce qui concerne le Gouvernement de la République de Madagascar, le Ministère des Transports et de la Météorologie, toute personne ou tout organisme autorisé à assurer toutes les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère ;
- b) « Accord » signifie le présent Accord, ses Annexes et tous ses amendements ;
- c) « Services agréés » signifie les services aériens établis en vertu de cet Accord ;
- d) « Compagnie aérienne » signifie une entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien, l'expression employée au singulier peut avoir le sens du pluriel, à moins que le contexte ne dispose autrement ;
- e) « Services aériens » signifie services aériens réguliers effectués par avion de transport public de passagers ou cargo ;
- f) « Entreprise désignée » signifie une entreprise désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord, l'expression employée au singulier peut avoir le sens du pluriel, à moins que le contexte ne dispose autrement ;
- g) « Autorisation d'exploitation » signifie l'autorisation donnée par les Autorités aéronautiques d'une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante conformément à l'article 3 du Présent Accord.
- h) « Routes spécifiées » signifie les routes spécifiées dans les tableaux figurant à l'Annexe du présent Accord.
- i) « Escale non commerciale » signifie un atterrissage pour des raisons autres

que l'embarquement ou le débarquement de passagers , frêt ou poste.

- j) « La Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 Décembre 1944 comprenant toutes les annexes adoptées en vertu de l'article 90 de cette Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94 de celle - ci.
- k) « Tarif » signifie les prix à payer pour les services réguliers publics de passagers, bagages et frêt y compris les conditions régissant la disponibilité ou l'application de ces prix ainsi que les charges et conditions pour les services supplémentaires, à l'exclusion toutefois de la commission à payer aux transporteurs aériens intermédiaires.

l) « Territoires » signifie le territoire de la République d'Indonésie défini selon ses lois et les surfaces adjacentes sous sa souveraineté ou juridiction conformément aux lois internationales.

ARTICLE 2

OCTROI DE DROITS

1°) Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants dans l'exploitation des services aériens par ses entreprises :

- a) le droit de survoler son territoire sans atterrir, et
- b) le droit de faire des escales sur son territoire pour des raisons non commerciales.

2°) Chaque partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de l'exploitation des services aériens réguliers sur les routes spécifiées et de faire des escales aux points spécifiés pour cette route dans le tableau de l'Annexe du présent Accord en vue d'embarquer et de débarquer du trafic international de passagers, de marchandises et du courrier, séparément ou mixte.

3°) Tous droits accordés dans le présent Accord par l'une des Parties Contractantes devront être exercés seulement de et exclusivement au bénéfice de l'entreprise désignée par l'autre partie Contractante.

4°) Si en raison de conflit armé, de troubles ou événement politiques ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise désignée d'une Partie Contractante ne peut pas exploiter un service sur sa route normale, l'autre partie contractante devra faire de son mieux pour faciliter la continuité de l'exploitation de ce service par des réarrangements appropriés de telles routes, y compris l'octroi de droits durant cette période, afin de faciliter des exploitations viables si c'est nécessaire.

5°) Rien dans les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne sera interprété comme conférant à l'entreprise désignée d'une partie Contractante, le droit de prendre sur le territoire de l'autre partie Contractante, contre ou sans rémunération, ou en vertu d'un contrat de location, de passagers, des marchandises ou du courrier destinés à un autre point du territoire de cette autre partie contractante.

ARTICLE 3

DESIGNATION ET AUTORISATION

1°) Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une (1) ou plusieurs entreprises comme elle le souhaite pour exploiter les services agréés et de retirer ou modifier ces désignations. Ces désignations devront être transmises à l'autre partie Contractante par écrit et devront notifier que l'entreprise est autorisée à exploiter le type de services aériens spécifiés dans l'Annexe I.

2°) A la réception de la désignation faite par une Partie Contractante et d'une demande de son application, dans les formes et manières prescrites, de l'entreprise ainsi désignée pour l'autorisation d'exploitation et la permission technique d'exploitation (ci - après appelée « permission d'exploitation »), l'autre Partie Contractante devra accorder la permission d'exploitation dans un

- délai minimum de procédure, sous réserve du respect des conditions suivantes :
- a) un service ne devra être exploité à moins qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 12, ne soit en vigueur,
 - b) une part prépondérante de la propriété de l'entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie Contractante désignant l'entreprise ou ses ressortissants ou les deux,
 - c) l'entreprise remplit les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens par la Partie Contractante eu égard à la demande et,

- d) la Partie Contractante désignant l'entreprise se conforme aux normes établies selon la Convention .

ARTICLE 4

REVOCACTION OU SUSPENSION DE LA PERMISSION D'EXPLOITATION

- 1°) Chaque Partie Contractante devra avoir le droit de révoquer, de suspendre, de limiter ou imposer de conditions relatives à la permission d'exploitation d'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante dans le cas où :
- a) l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements prévus par l'article 7 ; ou
 - b) une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise ne sont pas détenus par la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à ses ressortissants ou aux deux ; ou
 - c) l'autre Partie Contractante ne se conforme pas aux normes de sécurités établies selon la Convention.
- 2°) A moins qu'une action immédiate ne soit essentielle pour prévenir une infraction aux lois et règlements prévus par l'article 7, le droit de révoquer une permission d'exploitation devra être exercé uniquement après consultation avec l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 5

DOUANES ET AUTRES TAXES

- 1°) L'aéronef utilisé en trafic aérien international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi, que ses équipements normaux, ses pièces de rechange, ses réserves de carburants et lubrifiants, ses provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs), le matériel de publicité et de promotion, seront exonérés de tous droits de douane, impôts, frais d'inspection et de taxes nationaux similaires, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des dits aéronefs jusqu'à leur réexportation.
- 2°) Concernant les équipements normaux, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants, les provisions de bord introduits dans le territoire d'une Partie Contractante par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ou pris à bord de l'aéronef exploité par cette entreprise désignée et destinée uniquement à l'usage à bord de l'aéronef durant les services internationaux exploités, aucun impôt et frais imposé sur le territoire de la première Partie Contractante, ne sera pas appliqué, même si ces réserves sont utilisées sur les parties du voyage réalisé au dessus du territoire de la Partie Contractante où ils ont été pris à bord.
- Il pourra être exigé de laisser sous la surveillance et /ou le contrôle de la douane, les produits énumérés ci - dessus.
- 3°) Les équipements normaux , les pièces de rechanges, les réserves de carburants et lubrifiants et les provisions de bord retenus à bord de l'aéronef d'une Partie Contractante, peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre

Partie Contractante, seulement avec l'accord des autorités douanières, lesquelles pourront exiger que ces matériels soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou disposés autrement conformément aux réglementations douanières. Les bagages et cargo en transit direct, ne quittant pas l'aéroport, seront exonérés des droits de douane et autres frais similaires.

ARTICLE 6

TRAFIC DE TRANSIT DIRECT

Les passagers, bagages et fret en transit direct sur le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas l'aéroport devront seulement être soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et fret en transit direct devront être exemptés des droits de douanes et autres taxes similaires.

ARTICLE 7

APPLICATION DES LOIS

1°) Les lois et règlements d'une Partie Contractante concernant l'entrée et la sortie de son territoire d'un aéronef utilisé pour des services aériens ou relatifs à l'exploitation et à la navigation de tels aéronefs sur son territoire, seront appliqués aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante et devront être observés par ces aéronefs à l'entrée ou à la sortie et pendant la traversée du territoire de la première Partie Contractante.

2°) Les Lois et règlements d'une Partie Contractante gouvernant l'entrée, le séjour, et le départ de son territoire de passagers, équipages, frêt ou poste, telles que les formalités relatives à l'entrée, sortie, émigration et immigration, passeports, douanes et quarantaine devront être suivis pour ou en faveur des passagers, équipages, frêts ou poste transportés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée ou au départ de et pendant la traversée du territoire de la première Partie Contractante.

3°) Chaque Partie Contractante s'engage à n'accorder aucune préférence à sa propre entreprise comparativement à l'entreprise désignée de l'autre partie Contractante dans l'application des lois et règlements prévus par cet article.

ARTICLE 8

RECONNAISSANCE DE CERTIFICATS ET LICENCES

Les certificats de navigabilités, brevets, et les licences délivrées ou validées par une Partie Contractante devront être reconnues comme valides par l'autre Partie Contractante en vue de l'exploitation des services aériens convenus.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit, cependant, de refuser, de reconnaître les brevets et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 9

SECURITE

1° En accord avec leurs droits et obligations sous la loi internationale, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation réciproque pour la protection de la sécurité de l'Aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme une partie intégrante du présent Accord. Sans se limiter aux généralités de leur droits et obligations en vertu de la loi internationale, les Parties Contractantes devront agir en particulier conformément aux dispositions de la Convention relatives aux Infractions et à certains autres Actes commis à bord des aéronefs, signés à TOKYO le 14 Septembre 1963, la Convention sur la répression de la capture illicite d'avion signée à LA HAYE le 16 Décembre 1970 et la Convention relative à la répression des actes illicites contre la sûreté de l'aviation civile, signée à MONTREAL le 23 Septembre 1971.

2° Les Parties Contractantes devront fournir sur demande toute assistance mutuelle aux fins de prévention des actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites contre la sûreté notamment des aéronefs, de leurs passagers et équipage, les aéroports et infrastructures de navigation aérienne et toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

3° Les Parties Contractantes, dans leurs relations mutuelles devront agir conformément aux mesures de la sécurité de l'aviation établie par l'OACI et désignées dans les Annexes à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale du moment où de telle mesure de sécurité sont applicables aux Parties ;

Elles devront exiger que les exploitants d'aéronef enregistrés dans leur registre ou ceux qui ont leur siège principal d'activités ou résidence permanente sur leur territoire et les exploitants des aéroports sur leur territoire agissent conformément à de telles mesures de sécurité de l'aviation.

4° Chaque partie Contractante accepte qu'il soit exigé des exploitants d'aéronef d'observer les mesures de sécurité de l'Aviation mentionnée au paragraphe (3) ci-dessus exigées par l'autre partie Contractante pour l'entrée, départ ou traversé du territoire de cette autre partie Contractante. Chaque partie Contractante devra assurer que des mesures adéquates

soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger l'aéronef et faire l'inspection des passagers, des équipages, des articles commerciaux, des bagages, du fret et les matériels d'aéronef avant ou pendant l'embarquement ou le débarquement. Chaque partie Contractante devra aussi accorder une considération prévenante à toute demande de l'autre partie Contractante pour les mesures de sécurité spéciale raisonnables en cas de menace particulier.

5° Quand un incident ou menace de capture illicite d'aéronefs civils ou autres actes illicites contre la sûreté d'un aéronef, leurs passagers et équipages, les aéroports où les facilités de navigation aériennes se produisent, les parties Contractantes devront s'aider en facilitant la communication et les autres mesures appropriées destinées à clore rapidement et sûrement pareil incident ou menace dans la mesure permise par les circonstances.

ARTICLE 10

HORAIRES - INFORMATIONS ET STATISTIQUES

1° L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante devra au plus tard 30 jours avant la date d'exploitation de tout service agréé (service aérien régulier), soumettre ses propositions d'horaires aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour approbation. Ces horaires devront contenir toutes les informations pertinentes, y compris le type d'aéronef à utiliser, la fréquence de service et les tableaux de vols.

2° Les Autorités aéronautiques d'une partie Contractante devront fournir périodiquement aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante à leur demande les états statistiques périodiques ou autres qui pourraient raisonnablement être demandés pour la tenue d'un registre. Ces états devront fournir des informations sur le trafic transporté par l'entreprise désignée sur les services agréés ainsi que les origines et destination de trafic.

ARTICLE 11

CLAUSE DE CAPACITE

1° Les facilités de transport aérien valables pour le voyage public, devront être en étroite relation avec les exigences du public pour ce genre de transport.

2° L'entreprise désignée de chaque partie Contractante bénéficiera de possibilité équitable et égale pour l'exploitation des routes agréées entre les territoires.

3° Chaque partie Contractante devra prendre en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie Contractante de façon à ne pas affecter indûment leur possibilité d'offrir les services couverts par le présent Accord.

4° Les services assurés par une entreprise désignée dans le cadre du présent Accord, auront comme objectif principal l'offre d'une capacité adéquate aux demandes de trafic entre le Pays d'origine de l'entreprise et le pays de destination finale du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur ces services internationaux à destination ou en provenance de Pays tiers à un point ou des points des routes spécifiées dans le présent Accord, sera exercé conformément aux principes généraux du développement ordonné du transport aérien international auxquels les deux Parties Contractantes souscrivent et devra être assujéti au principe général selon lequel cette capacité devrait être liée.

- a) aux exigences du trafic entre le pays d'origine et le pays de destination finale du trafic ;
- b) aux exigences du trafic de la région dans laquelle l'entreprise passe après avoir pris en compte les services locaux et régionaux, et
- c) aux exigences des opérations aériennes.

ARTICLE 12

TARIFS AERIENS

1° Les tarifs sur tout service agréé devront être établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable des caractéristiques du service (telles que vitesse et prestation offertes), et les tarifs des autres entreprises pour toute partie à la route spécifiée. Ces tarifs devront être fixés selon les dispositions suivantes de cet Article.

2° Les tarifs mentionnés au paragraphe (1) de cet Article devront ainsi que les taux de commission des agences, autant que possible être convenus sur chacune des routes spécifiées entre les entreprises désignées concernées en consultation avec d'autres entreprises exploitant toute ou partie de cette route, et cet Accord pourra se référer autant que possible au mécanisme de fixation des taux de l'Association internationale des Transporteurs aériens.

3° Tout tarif proposé pour être appliqué au transport entre les Parties Contractantes, sera soumis par ou pour le compte de l'entreprise désignée concernée avec les deux Autorités aéronautiques au moins 30 jours (ou à une période plus courte que les deux Autorités peuvent déterminer), avant qu'il ne prenne effet.

4° Un tarif ainsi soumis, peut être approuvé à tout moment par les Autorités aéronautiques.

Toutefois, suivant les deux paragraphes précédents, tout tarif sera réputé comme approuvé 21 jours après la date à laquelle la demande est reçue, à moins que les autorités aéronautiques des deux parties contractantes se soient informés par écrit pendant 20 jours qu'elles n'approuvent pas le tarif proposé.

5° Rien dans le paragraphe (4) ci-dessus ne préviendra les Autorités

aéronautiques de chaque Partie Contractante, de la désapprobation unilatérale de tout tarif demandé par une de ses

entreprises désignées. Toutefois, une telle action unilatérale sera entreprise seulement s'il apparaît à ces Autorités qu'un tarif proposé est excessif ou que son application pourrait engendrer la non compétitivité pouvant causer de sérieux dommages à d'autres entreprises désignées.

6° Si les Autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes considèrent qu'un tarif proposé par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante est excessif ou que son application engendrerait la non compétitivité pouvant causer de sérieux dommages à d'autres entreprises désignées, elles pourraient être amenées, dans un délai de 20 jours à compter de la réception de la demande, à demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante. Ces consultations seront terminées en 21 jours et le tarif prendra effet à la fin de cette période, à moins que les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes ne le déterminent autrement.

7° Au cas où le tarif qui était entré en vigueur conformément aux dispositions ci-dessus est considéré par les Autorités aéronautiques d'une partie Contractante, causant des dommages sérieux, à toute entreprise désignée, ces autorités pourraient exiger des consultations avec les Autorités de l'autre partie.

8° Quand les tarifs ont été établis conformément aux dispositions de cet article, ces tarifs devront rester en vigueur jusqu'à ce que des nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions de cet article.

ARTICLE 13

CLAUSES FINANCIERES, TECHNIQUES ET COMMERCIALES

1° Conformément à leur système de contrôle de change, chaque Partie Contractante octroie à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, le droit de libre transfert des excédents de recettes sur les dépenses, réalisés sur leur territoire en relation au transport de passagers, bagages, poste et frêt par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, en monnaie librement convertible au taux de change en vigueur. Le transfert sera effectué immédiatement, au plus tard, 60 jours après la date de demande et selon les lois en vigueur dans chaque Partie Contractante.

2.- Là où il existe un accord de double imposition entre les Parties Contractantes, les paiements seront effectués conformément aux dispositions de cet accord.

3.- Conformément aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante aura des possibilités égales :

- a) d'ouvrir ses bureaux de représentation sur le territoire de l'autre Partie Contractante et dans ce but d'entrer, de résider et d'employer dans l'autre Partie Contractante ou d'apporter et de maintenir dans le territoire de l'autre Partie Contractante leur personnel de direction et spécialiste ;
- b) d'émettre toutes sortes de documents de transport, de faire des publicités et promouvoir les ventes dans le territoire de l'autre

Partie Contractante, de s'engager dans la vente du transport aérien,
sur ce territoire directement ou à la discrétion de

l'entreprise de transport par ses agents. Chaque entreprise aura le droit de vendre un tel transport dans la monnaie de ce territoire ou dans des monnaies librement convertibles des autres pays, conformément aux réglementations monétaires de chaque Gouvernement.

ARTICLE 14

FACILITES ET REDEVANCES AEROPORTUAIRES

Chaque Partie Contractante peut imposer ou peut être imposée à des redevances justes et raisonnables pour l'usage des aéroports publics et autres facilités sous son contrôle, à condition que de telles redevances ne soient pas supérieures à celles imposées pour cet usage pour ses entreprises nationales exploitant de services internationaux similaires.

ARTICLE 15

CONTRAT DE BAIL D'AVION

1.- Quand une entreprise désignée propose d'utiliser sur les services agréés un avion autre que celui qu'il possède, ceci peut être fait uniquement dans les conditions suivantes :

- a) de tels accords ne devront pas signifier la cession à l'entreprise propriétaire de l'avion d'un autre Pays, des droits de trafics autrement non utilisables par cette entreprise ;
- b) le bénéfice financier qui sera obtenu par le propriétaire d'un avion ne doit pas être lié au succès financier de l'exploitation par l'entreprise désignée concernée et
- c) les services agréés offerts par l'entreprise désignée utilisant l'avion loué ne devront pas être liés aux services de l'entreprise propriétaire de l'avion.

2.- Une entreprise désignée peut fournir des services en utilisant un avion loué aux termes d'un contrat à bail si elle satisfait aux conditions suscitées.

3.- Une entreprise désignée devra donner dans un délai de 60 jours une notification écrite aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au sujet de tout bail d'avion suivant les termes de ces contrats et devra préalablement obtenir l'approbation desdites Autorités aéronautiques avant l'utilisation de l'avion loué.

Au cas où la location d'avion s'avère nécessaire pour des raisons urgentes, le bail ne dépassant pas 90 jours, l'approbation ne sera pas refusée uniquement pour la raison que l'information était donnée en moins de 60 jours, si une notification antérieure raisonnable a été faite.

4.- Nonobstant ce qui précède si le propriétaire d'avion :

- a) n'est ni une entreprise de transport aérien ni contrôlée par une autre et s'il
- b) n'est ni une entreprise filiale ou liée, ni une entreprise associée d'une

entreprise de transport aérien, une simple notification aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante suffira.

ARTICLE 16
REGLEMENT DES DIFFERENDS

Tout différend relatif à l'interprétation ou l'application de cet Accord ou de ses Annexes, sera déterminé par voie de négociations directes entre les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

Si ces Autorités n'arrivent pas à un accord, le différend sera tranché par le canal diplomatique.

ARTICLE 17
CONSULTATIONS

Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander des consultations pour l'interprétation, l'application ou les amendements de cet accord. De telles consultations devront commencer dans une période de 60 jours à compter de la date de réception par l'autre Partie Contractante de la demande.

ARTICLE 18
ENREGISTREMENT ET AMENDEMENT

1.- Cet accord ainsi que tous ses amendements devront être enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

2.- Tout amendement à cet Accord devra prendre effet après confirmation par un échange de Notes diplomatiques.

3.- Si un Accord général multilatéral concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties Contractantes, le présent Accord devra être amendé en conformité avec les dispositions de cet Accord général.

ARTICLE 19
DENONCIATION

L'une ou l'autre des Parties Contractantes peut à tout moment, notifier à l'autre par écrit, son intention de dénoncer cet Accord. Cette notification devra être envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Cet accord prendra fin un an après la date de réception par l'autre Partie Contractante, de sa dénonciation, à moins que la dénonciation ne soit retirée avant la fin de cette période par accord mutuel entre les Parties Contractantes. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée parvenue à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à la date de sa réception.

ARTICLE 20
TITRE

Le titre des articles dans le présent Accord servent seulement de référence, et n'affecteront en aucun cas, l'interprétation de ces articles.

ARTICLE 21
ENTREE EN VIGUEUR

Cet Accord entrera en vigueur aussitôt que les deux Parties Contractantes se sont notifiées par un échange de Notes diplomatiques, de l'accomplissement des formalités constitutionnelles relatives à l'entrée en vigueur définitive de l'Accord. En attendant cet échange de Notes, les deux Parties Contractantes pourront appliquer provisoirement l'Accord.

Fait à.....le

En langue anglaise

Pour le Gouvernement de
la République
de Madagascar

Pour le Gouvernement de
La République
d'Indonésie.

ANNEXE

TABLEAU DE ROUTE Routes malgaches

Routes à exploiter par les entreprises de transport aérien de Madagascar :

Points de départ	Points intermédiaires	Point en Indonésie	Points au-delà
Points à Madagascar	Trois points	Jakarta	Tous points

Routes Indonésiennes

Routes à exploiter par les entreprises désignées par l'Indonésie :

Points de départ	Points intermédiaires	Point à Madagascar	Points au-delà
Indonésie	trois points	Antananarivo	Trois points

Note : (i) - Tout point sur les routes spécifiées malgaches et indonésiennes de cette Annexe peut selon l'option de l'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, être omis sur un ou tous les vols, pourvu que ces vols, partent du territoire de la Partie Contractante ayant désigné l'entreprise

(ii).- L'entreprise désignée par l'une ou l'autre Partie Contractante aura le droit de terminer ses services sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

