

5. Si, après avoir procédé à une inspection au sol, une Partie contractante constate, par l'entremise de ses autorités aéronautiques :

- a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies en vertu de la Convention à ce moment-là; et/ou
- b) que les normes de sécurité établies en vertu de la Convention à ce moment-là ne sont pas maintenues et gérées de manière effective,

elle peut, par l'entremise et à la discrétion de ses autorités aéronautiques, conclure, pour l'application de l'article 33 de la Convention, que les exigences ayant régi la délivrance ou la validation des certificats, brevets ou licences à l'égard de cet aéronef ou de son équipage, ou les exigences régissant l'exploitation de cet aéronef, ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention. Cette même conclusion peut être formulée lorsque l'accès en vue d'une inspection au sol est refusé.

6. Si ses autorités aéronautiques concluent que des mesures immédiates sont indispensables à la sécurité du transport aérien, chaque Partie contractante a le droit, par l'entremise de ses autorités aéronautiques et sans consultation, de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions les autorisations d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante.

7. Toute mesure prise par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante conformément aux paragraphes 3 ou 6 ci-dessus est levée dès que la cause qui l'a motivée cesse d'exister.

## ARTICLE 6

### Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord.

2. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, faite à Montréal le 23 septembre 1971, du *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, fait à Montréal le 24 février 1988, et de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, faite à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991, de même que de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation et liant les deux Parties contractantes.