

- b) que les normes de sécurité alors en vigueur en vertu de la Convention ne sont pas maintenues et appliquées de manière effective,

les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent, aux fins de l'article 33 de la Convention et à leur discrétion, conclure que les exigences qui ont régi la délivrance ou la validation des certificats, brevets ou licences à l'égard de cet aéronef ou de ses membres d'équipage, ou les exigences qui régissent 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 tirée dans le cas d'un refus d'accès à l'aéronef pour une inspection au sol.

6. Chaque Partie contractante fait en sorte que les autorités aéronautiques aient le droit, sans consultation, de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions les autorisations accordées à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante si les autorités aéronautiques de la première Partie contractante concluent que des mesures immédiates sont indispensables à la sécurité du transport aérien.

7. Toute mesure prise par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante conformément aux paragraphes 3 ou 6 ci-dessus est levée dès que le motif pour lequel cette mesure a été prise n'existe plus.

ARTICLE 8

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, de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991, de même que de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation et liant les deux Parties contractantes.